424831
A5 5/63 X

А 5-5
65

КРАТКІЙ

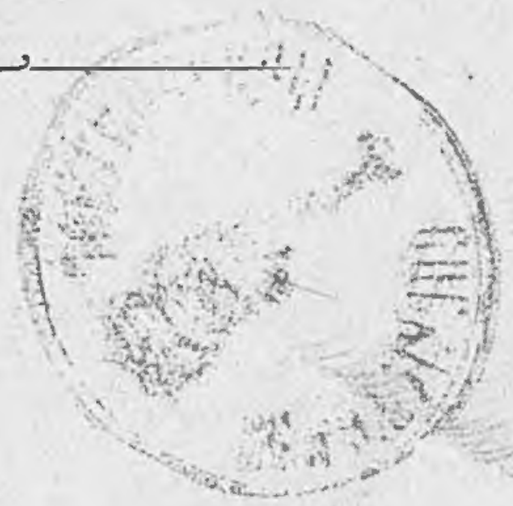
ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РАЗВИТІЯ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ВѢДОМСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ЗА СТО ЛѢТЪ ЕГО СУЩЕСТВОВАНІЯ

(1798—1898 гг.).



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Высочайше утвержденнаго Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1898.

КРАТКІЙ

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РАЗВИТІЯ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ВѢДОМСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ЗА СТО ЛѢТЪ ЕГО СУЩЕСТВОВАНІЯ

(1798—1898 гг.).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Высочайше утвержденнаго Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1898.

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

ГОСУД. РОСС. ИСТОРИЧЕСКІЙ МУЗЕЙ
№ 4248
15/Х 1931.
БИБЛІОТЕКА.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ 1897 году, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕЕ *соизволеніе на ознаменованіе столѣтія существованія вѣдомства путей сообщенія, между прочимъ, изданіемъ историческаго очерка развитія и дѣятельности сего вѣдомства.*

Для составленія сего очерка Министромъ Путей Сообщенія было образовано, подъ предсѣдательствомъ Директора Канцеляріи Министра, тайнаго совѣтника Ермолова, Особое Совѣщаніе изъ представителей учрежденій Министерства, съ возложеніемъ общаго наблюденія по составленію отдѣла исторіи желѣзныхъ дорогъ на члена Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, инженера путей сообщенія тайнаго совѣтника Верховскаго.

Названнымъ Совѣщаніемъ была выработана общая программа для составленія всѣхъ частей исторіи, одобренная Министромъ Путей Сообщенія и, соотвѣтственно различнымъ отраслямъ дѣятельности вѣдомства, предстоящій трудъ подраздѣленъ на нижеслѣдующіе отдѣлы:

I. Краткій историческій очеркъ развитія и дѣятельности вѣдомства путей сообщенія.
II. Шоссейныя и грунтовыя дороги.
III. Водяныя сообщенія и порты.
IV. Желѣзныя дороги.
V. Учебное дѣло.
VI. Экономическое значеніе путей сообщенія и вліяніе ихъ на благосостояніе Россіи и улучшеніе народнаго хозяйства.

Настоящій краткій очеркъ, представляющій I томъ предпринятаго изданія, обрисовываетъ внѣшнюю исторію вѣдомства и лишь въ общихъ чертахъ касается дѣятельности отдѣльныхъ учрежденій его. Послѣдующіе томы будутъ издаваться по мѣрѣ ихъ составленія.

Трудъ по составленію настоящаго очерка исполненъ, подъ непосредственнымъ руководствомъ Директора Канцеляріи Министра Путей Сообщенія, тайнаго совѣтника Ермолова, при участіи дѣлопроизводителя Канцеляріи Министра, надворнаго совѣтника Тимирязева, начальника Общаго Архива Министерства, статскаго совѣтника Хижнякова, начальника искусственнаго отдѣленія Правленія С.-Петербургскаго Округа путей сообщенія, инженера путей сообщенія коллежскаго ассесора Таненбаума и чиновника Канцеляріи Министра Зарина.

Прилагаемыя при семъ карты составлены Начальникомъ Статистическаго Отдѣла Министерства генералъ-лейтенантомъ Борковскимъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

СТР.

I. Заботы Правительства о путяхъ сообщенія и организація дорожнаго дѣла въ Россіи до учрежденія особаго центральнаго управленія для завѣдыванія этимъ дѣломъ; учрежденіе Департамента Водяныхъ Коммуникацій 1

Первыя историческія свѣдѣнія объ организаціи дорожнаго дѣла въ Россіи.—Заботы объ этомъ Петра Великаго.—Дѣятельность Правительства въ послѣдующую эпоху.—Канцелярія Перспективной дороги.—Коммисія о дорогахъ въ Государствѣ.—Учрежденіе Корпуса Гидравликовъ.—Назначеніе Я. Е. Сиверса Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій. — Высочайшій указъ объ учрежденіи Департамента Водяныхъ Коммуникацій (28 февраля 1798 года).

II. Организація и первоначальная дѣятельность Департамента Водяныхъ Коммуникацій 10

Графъ Яковъ Ефимовичъ Сиверсъ.—Составъ и первые шаги новаго учрежденія.—Графъ Григорій Григорьевичъ Кушелевъ.—Работы на водяныхъ путяхъ и приведеніе въ благоустройство дорогъ.—Графъ Николай Петровичъ Румянцевъ.—Раздѣленіе водяныхъ сообщеній на Инспекціи. Организація надзора за судоходствомъ. Болѣе значительныя работы, производившіяся Департаментомъ.—Командированіе чиновниковъ за границу.—Экспедиція устроенія дорогъ въ Государствѣ.

III. Принцъ Георгій Голштейнъ Ольденбургскій 25

Назначеніе Принца Ольденбургскаго Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій.—Учрежденіе Экспедиціи Водяныхъ Коммуникацій.—Преобразовательная дѣятельность Принца Ольденбургскаго и участіе М. М. Сперанскаго.—Учрежденіе объ управленіи водяными и сухопутными сообщеніями.—Образованіе Округовъ и Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.—Первоначальная дѣятельность этихъ учрежденій.— Открытіе Института Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.—Судоходная Расправа.—Работы, производившіяся при Принцѣ Ольденбургскомъ.

IV. Управленіе путями сообщенія Ф. П. Деволанта и А. А. Бетанкура 43

Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ.—Комитетъ о построеніи и содержаніи большихъ дорогъ въ Имперіи.— Раздѣленіе дорогъ на разряды.—Постройка первыхъ шоссейныхъ дорогъ.—Переводъ управленія въ С.-Петербургъ.—Учрежденіе рабочихъ бригадъ.—Работы въ военныхъ поселеніяхъ.—Организація содержанія шоссейныхъ дорогъ.— Работы на Ладожскомъ каналѣ. — Генералъ-лейтенантъ Августинъ Августиновичъ Бетанкуръ.— Образованіе Строительнаго Отряда. — Учрежденіе Военно-строительной школы и Школы кондукторовъ путей сообщенія.— Организація Департамента Путей Сообщенія.

V. Заботы Правительства объ обезпеченіи правильности судоходства 53

Прежніе способы тяги судовъ на водныхъ путяхъ.—Кабестанныя суда.—Появленіе первыхъ пароходовъ.—Мѣры противъ грабежей и разбоевъ на рѣкахъ.— Учрежденіе Гардкотныхъ Командъ.—Береговые военные посты и другія мѣропріятія къ искорененію разбоевъ на Волгѣ и ея притокахъ.

стр.

VI. Герцогъ Александръ Виртембергскій 58

Назначеніе Герцога Александра Виртембергскаго Главноуправляющимъ Путями Сообщенія.—Учрежденіе Штаба Корпуса Инженеровъ.—Образованіе Экономическихъ Комитетовъ при Округахъ. — Преобразованіе Института.—Положеніе объ Институтѣ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія 1829 года.—Начало изданія Журнала Путей Сообщенія.—Работы, произведенныя при Главноуправляющемъ Герцогѣ Александрѣ Виртембергскомъ.

VII. Дѣятельность вѣдомства Путей Сообщенія при Главноуправляющемъ графѣ К. Ф. Толѣ 66

Переименованіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій и присоединеніе къ нему строительной части гражданскаго вѣдомства. — Увеличеніе штатовъ Корпуса Инженеровъ. — Преобразованіе Департамента и Округовъ Путей Сообщенія. — Строительныя коммисіи. — Учрежденіе должности Товарища Главноуправляющаго. — Учрежденіе Орловской Судоходной Депутаціи и другія мѣры къ обезпеченію правильности судоходства. — Работы на шоссейныхъ и водныхъ путяхъ.

VIII. Начало желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи 73

Возникновеніе желѣзныхъ дорогъ въ Западной Европѣ. — Предложеніе Франца фонъ-Герстнера о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. — Общее недовѣріе къ желѣзнымъ дорогамъ.—Сочувствіе этому дѣлу Императора Николая I.—Постройка Царскосельской желѣзной дороги.—Командированіе инженеровъ въ Америку для изученія желѣзныхъ дорогъ. — Предположенія о проведеніи желѣзной дороги между С.-Петербургомъ и Москвою.—Рѣшеніе Императора Николая I построить эту дорогу.—Учрежденіе для сего особаго комитета.

IX. Главноуправляющій графъ П. А. Клейнмихель. Приступъ къ постройкѣ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и относящіяся къ этому періоду преобразованія въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія 81

Назначеніе графа П. А. Клейнмихеля Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.— Присоединеніе постройки С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги къ Главному Управленію.— Образованіе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ. — Главнѣйшія преобразованія центральныхъ учрежденій. — Начертаніе общаго плана путей сообщенія въ Имперіи. — Преобразованіе Округовъ Путей Сообщенія. — Расширеніе круга дѣятельности вѣдомства. — Развитіе учебнаго дѣла. — Учрежденіе Учебнаго Комитета.—Преобразованіе Института.

X. Главнѣйшія черты дѣятельности Главнаго Управленія при графѣ П. А. Клейнмихелѣ 95

Постройка С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.— Взглядъ Императора Николая I на значеніе желѣзныхъ дорогъ для Россіи. — Мѣры для насажденія въ Россіи рельсоваго производства и изготовленія подвижнаго состава.—Заботы о подготовкѣ механиковъ.— Открытіе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и вліяніе этого событія на дальнѣйшій ходъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи.— Варшаво-Вѣнская желѣзная дорога. — Рѣшеніе правительства построить С.-Петербурго-Варшавскую желѣзную дорогу. — Мѣры графа Клейнмихеля по улучшенію судоходства.—Работы по постройкѣ шоссейныхъ дорогъ. — Первый телеграфъ въ Россіи.—Появленіе электромагнитнаго телеграфа и присоединеніе телеграфной части къ Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. — Первыя телеграфныя линіи. — Постройка Николаевскаго моста и другія сооруженія въ столицахъ.

СТР.

XI. Приступъ къ сооруженію большой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи и дѣятельность вѣдомства при Главноуправляющемъ К. В. Чевкинѣ 106

Генералъ-адъютантъ К. В. Чевкинъ.—Рѣшеніе правительства о привлеченіи частныхъ капиталистовъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.—Учрежденіе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.—Проектъ первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи.—Организація Главнаго Общества и первоначальная дѣятельность его.—Возникновеніе другихъ частныхъ обществъ для постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.—«Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ».—Постройка новыхъ шоссе.—Приступъ къ сооруженію параллельнаго Ладожскаго канала.—Замѣчательныя работы и сооруженія, исполненныя вѣдомствомъ Путей Сообщенія при Главноуправляющемъ генералѣ К. В. Чевкинѣ.—Преобразованіе Института.

XII. Первый Министръ Путей Сообщенія П. П. Мельниковъ и реорганизація центральныхъ учрежденій вѣдомства по положенію 1865 г. 116

Генералъ-лейтенантъ П. П. Мельниковъ.—Кругъ дѣятельности и организація вѣдомства Путей Сообщенія при назначеніи П. П. Мельникова Главноуправляющимъ.—Передача гражданско-строительной части и телеграфнаго управленія въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.—Переименованіе Главнаго Управленія въ Министерство Путей Сообщенія.—Недостатки существовавшихъ учрежденій.—Основныя начала преобразованія ихъ.—Положеніе 1865 года.—Преобразованія по учебной части и возникновеніе желѣзнодорожныхъ училищъ.

XIII. Дѣятельность вѣдомства при Министрѣ П. П. Мельниковѣ . . 131

Протяженіе желѣзныхъ дорогъ при назначеніи П. П. Мельникова Главноуправляющимъ.—Разработка проекта общей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи.—Мѣры для привлеченія частныхъ предпринимателей къ дѣлу постройки желѣзныхъ дорогъ.—Постройка желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ и на основаніи выданныхъ концессій.—Правила выдачи желѣзнодорожныхъ концессій.—Мѣры для развитія рельсоваго производства и постройки подвижнаго состава въ Россіи.—Работы на шоссейныхъ путяхъ.—Ослабленіе Правительственной дѣятельности по постройкѣ шоссейныхъ дорогъ и начало передачи ихъ въ хозяйственное завѣдываніе земствъ.—Работы на водныхъ путяхъ.

XIV. Преобразованіе центральныхъ учрежденій Министерства при графѣ В. А. Бобринскомъ 137

Графъ В. А. Бобринскій.—Основныя черты предположенныхъ имъ преобразованій.—Временное учрежденіе и штаты 1870 года.—Совѣтъ Министерства и Совѣщательный Комитетъ.—Департаментъ Общихъ Дѣлъ.—Положеніе объ инженерахъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ въ частныя предпріятія.—Управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ.—Департаменты и Технико-Инспекторскіе комитеты.—Предположеніе о преобразованіи Округовъ Путей Сообщенія.

XV. Дѣятельность Министерства при графахъ В. А. и А. П. Бобринскихъ 150

Графъ А. П. Бобринскій 1-й.—Разработка правилъ о выдачѣ концессій.—Созывъ общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ.—Начало прямой перевозки пассажировъ и грузовъ.—Учрежденіе Статистическаго Отдѣла.—Передача шоссе Московской и Тульской губерній въ вѣдѣніе губернскихъ земствъ.—Подготовительныя дѣйствія къ сооруженію С.-Петербургскаго Морскаго канала.—Памятникъ Императрицѣ Екатеринѣ II.

СТР.

XVI. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія при генералъ-адъютантѣ адмиралѣ К. Н. Посьетѣ 159

Генералъ-адъютантъ К. Н. Посьетъ. — Измѣненія въ центральныхъ учрежденіяхъ Министерства при К. Н. Посьетѣ. — Организація учебной части. — Преобразованіе Совѣта Министерства. — Предположенія о преобразованіи мѣстныхъ учрежденій Министерства. — Измѣненія въ организаціи Округовъ Путей Сообщенія. — Возобновленіе постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны. — Учрежденіе Врменнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. — Комиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. — Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. — Учрежденіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. — Предположенія о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги. — Мѣры воспособленія судоходству. — Навигаціоно-описная Комиссія. — Постройка новыхъ каналовъ. — Работы въ портахъ и организація портоваго дѣла. — Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ. — Законъ 8 апрѣля 1883 года о передачѣ шоссейныхъ дорогъ въ завѣдываніе земствъ. — Учрежденіе Инвалиднаго Дома Императора Александра II для желѣзнодорожныхъ служащихъ.

XVII. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ періодъ 1889—1894 гг. 181

Генералъ-лейтенантъ Г. Е. Паукеръ. — Статсъ-секретарь А. Я. ф.-Гюббенетъ. — Приступъ къ постройкѣ великой Сибирской желѣзной дороги. — Дѣйствительный статскій совѣтникъ С. Ю. Витте. — Гофмейстеръ А. К. Кривошеинъ. — Преобразованія въ учрежденіяхъ Министерства въ теченіе періода 1889—1894 гг. — Передача тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ, преобразованіе Совѣта Министерства и учрежденіе Инженернаго Совѣта. — Учрежденіе Главной Инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній. — Съѣзды русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ. — Главная Заводская Инспекція. — Преобразованіе Инспекціи желѣзныхъ дорогъ. — Измѣненія въ Округахъ. — Учрежденіе Николаевскаго Имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги общежитія студентовъ Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I. — Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

XVIII. Министерство Путей Сообщенія при тайн. сов. князѣ М. И. Хилковѣ 191

Князь М. И. Хилковъ. — Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ. — Открытіе переустроенной Маріинской водной системы. — Заботы о водныхъ путяхъ Сибири. — Учрежденіе Томскаго Округа Путей Сообщенія. — Учрежденіе Императорскаго Московскаго Инженернаго Училища. — Протяженіе состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія желѣзныхъ, шоссейныхъ и водныхъ путей, порты и учебныя заведенія.

ИМПЕРАТОРЪ ПАВЕЛЪ I.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ I.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

Quando

Quando

ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ I.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МЪЩ. 19.

ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ II.

Тип. А. И. ВАСЬБОРГЪ С.-П.Б. Мѣщ. 19.

ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

I.

Заботы правительства о путяхъ сообщенія и организація дорожнаго дѣла въ Россіи до учрежденія особаго центральнаго управленія для завѣдыванія этимъ дѣломъ; учрежденіе Департамента Водяныхъ Коммуникацій.

Первыя историческія свѣдѣнія объ организаціи дорожнаго дѣла въ Россіи. — Заботы объ этомъ Петра Великаго. — Дѣятельность Правительства въ послѣдующую эпоху. — «Канцелярія Перспективной дороги». — «Коммисія о дорогахъ въ Государствѣ». — Учрежденія Корпуса Гидравликовъ. — Назначеніе Я. Е. Сиверса Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій. — Высочайшій указъ объ учрежденіи Департамента Водяныхъ Коммуникацій (28 Февраля 1798 года).

Первыя историческія свѣдѣнія, заставляющія предполагать нѣкоторую организацію дорожнаго дѣла въ Россіи, относятся къ XVII вѣку и указываютъ на существованіе почтовыхъ сообщеній отъ Москвы до Великаго Новгорода, Смоленска и рубежей Свейскаго и Польскаго. При царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ уже видны заботы правительства объ улучшеніи путей сообщенія. Такъ, въ Уложеніи 1649 г. существуетъ первый законъ объ охранѣ судоходства, а именно: «*а которыми рѣками суда ходятъ, тамъ новыхъ плотинъ и мельницъ не дѣлать, дабы судоваго ходу не переняти*».

Систематическая дѣятельность правительства въ области дорожнаго дѣла начинается при Петрѣ I, который въ заботахъ своихъ о преуспѣваніи торговли и промышленности естественно долженъ былъ обратить вниманіе и на пути сообщенія. Учрежденная имъ Коммерцъ-Коллегія, кромѣ дѣлъ, касающихся торговли, должна была наблюдать за производствомъ работъ по водянымъ сообщеніямъ и за устройствомъ дорогъ.

Смотря на Россію, какъ на посредницу въ торговыхъ сношеніяхъ Европы съ Азіей, Петръ I задумалъ соединить воды Каспійскаго моря съ Балтійскими. Въ 1706 году р. Цна была соединена съ Тверцою каналомъ, нынѣ извѣстнымъ подъ названіемъ Тверецкаго. Работы производились подъ надзоромъ князя Матвѣя Гагарина [1]).

До образованія Коммерцъ-Коллегіи въ 1718 г., каналы были подъ вѣдѣніемъ Сената. Между прочимъ, въ 1717 году производились дѣятельныя изысканія по устройству каналовъ. По поводу этого Меньшиковъ писалъ Петру I: «Гг. сенаторы по указу Вашему послали отъ себя механика для осмотра коммуникацій съ Волгою, но, какъ слышу, онъ едва ли могъ что сдѣлать, только что хотѣлъ очистить Боровицкіе пороги, куда онъ отъ нихъ и отправленъ, обо всемъ же прочемъ сказалъ, что ничего сдѣлать нельзя».

Изъ того же письма видно, что Меньшиковымъ былъ посланъ новгородскій дворянинъ Пустошкинъ «ниже Мстинскихъ пороговъ, рѣками, озерами и всякими проливами до Мологи, дабы осмотрѣть, какъ устроить сообщенія съ Волгою» [2]).

Петръ I пришелъ къ убѣжденію, что необходимо устроить каналъ въ обходъ южной части Ладожскаго озера, вслѣдствіе чего въ сентябрѣ 1718 г. Сенату былъ данъ слѣдующій указъ:

«Понеже всѣмъ извѣстно, какой убытокъ общенародный есть сему новому мѣсту отъ Ладожскаго озера, чего для необходимая нужда требуетъ, дабы каналъ отъ Волхова въ Неву былъ учиненъ, которой работѣ, если Богъ дастъ миръ, намѣреніе наше есть, чтобы оную всею арміею исправить, но сіе еще безызвѣстно, а нужда—челобитчикъ неотступный; того ради надлежитъ резолюцію взять, хотя и не будетъ мира, дабы оную работу, яко послѣднюю главную нужду сего мѣста, немедля начать» и проч.

Къ работамъ приступили немедленно, подъ надзоромъ ген.-м. Писарева. Съ 1723 г. онѣ продолжались подъ ру-

---

[1]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ, т. XVI, гл. III.
[2]) Тоже.

ководствомъ извѣстнаго впослѣдствіи фельдмаршала Миниха, при которомъ была учреждена «канальная Ладожская канцелярія».

Работы по устройству Ладожскаго канала сильно интересовали Петра Великаго, который выражалъ надежду въ скоромъ времени выѣхать изъ Петербурга водою и сойти на берегъ въ Москвѣ въ Головинскомъ саду, на Яузѣ [1]). Но каналъ былъ оконченъ Минихомъ уже послѣ смерти Императора.

Въ 1720 году послѣдовалъ Высочайшій указъ: «О спускѣ судовъ въ Боровичскихъ порогахъ», причемъ установлена была и плата, взимаемая съ грузовъ, какъ, напримѣръ, съ муки, крупы, гороха и проч.—съ куля по деньгѣ; съ масла коноплянаго, вина и проч., съ сорока-ведерной бочки — 6 денегъ; съ масла коровьяго, сала и другихъ «вѣсовыхъ», съ каждыхъ 10 п.—2 деньги.

Этотъ же указъ грозилъ смертной казнью каждому, кто во время гибели судна расхититъ что либо [2]).

Сухопутныя сообщенія были въ самомъ жалкомъ состояніи. Такъ, напримѣръ, иностранные послы тратили до 5 недѣль на проѣздъ изъ Москвы до С.-Петербурга, вслѣдствіе грязи и поломанныхъ мостовъ [3]).

По поводу дурнаго состоянія дорогъ писалъ, между прочимъ, голландскій резидентъ Деби, въ Голландію (въ апрѣлѣ 1718 года):

« ... Тверь, Торжокъ и Вышній-Волочекъ — завалены товарами, которые будутъ перевезены въ Петербургъ Ладожскимъ озеромъ, потому что возчики отказались перевозить ихъ сухимъ путемъ по дороговизнѣ конскихъ кормовъ и дурного состоянія дорогъ» [4]).

Въ виду этого въ 1722 году послѣдовало приказаніе о постройкѣ новой дороги отъ Москвы до Волхова и объ установленіи для этой цѣли особаго налога; проектиро-

---

[1]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древнѣйшихъ временъ, т. XVIII, гл. III.

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 124—156, 1800 г. (бумаги прежнихъ лѣтъ, относящіяся до управленія водяными коммуникаціями).

[3]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ, т. XVI, гл. III.

[4]) Тоже.

*

ванной дорогѣ присвоено было наименованіе: «перспективной».

Послѣ смерти Петра Великаго дорожное дѣло шло не такъ успѣшно.

Въ царствованіе Императрицы Екатерины I было издано нѣсколько указовъ на имя завѣдывающаго Боровичскими порогами, полковника и лейбъ-гвардіи капитанъ-поручика Невельскаго. Всѣ эти указы лишь подтверждаютъ распоряженія Императора Петра I о спускѣ судовъ на порогахъ.

Невельскому было положено жалованья 381 р. 52 к. въ годъ. Въ указѣ объ этомъ было сказано: «Для письма двухъ человѣкъ подъячихъ, а для разсылокъ капральство солдатъ велѣно тебѣ дать изъ Нова Города отъ воеводы» [1]).

Въ ноябрѣ 1726 г. Минихъ требовалъ на Ладожскій каналъ рабочихъ—солдатъ, и въ слѣдующемъ году въ его распоряженіе былъ отправленъ Московскій гарнизонъ и отпущено 51 тыс. руб. на додѣлку канала.

При Императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ работы на Ладожскомъ каналѣ шли своимъ порядкомъ. Въ 1731 г. Минихъ донесъ Сенату объ окончаніи работъ. На содержаніе канала, а также для выкладки береговъ дикимъ камнемъ и прочихъ, по мѣрѣ надобности, работъ онъ просилъ обратить сборъ съ судовъ, плотовъ и кабаковъ. Хотя ходатайство его было уважено, но уже въ томъ же году онъ потребовалъ 50 тыс. руб. на достройку «слюзовъ». Деньги эти были ему отпущены. Въ слѣдующемъ году Минихъ вновь потребовалъ 110.000 руб. Сенатъ выдалъ ему 50 тыс., а въ остальныхъ отказалъ, находя, что сборы съ судовъ, плотовъ и кабаковъ, всего 40 тыс. руб., могутъ вполнѣ покрывать расходы на содержаніе и мелкія додѣлки канала.

Императрица, однако, приказала отпустить деньги и впредь не отказывать [2]).

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 124—156, 1800 г. (бумаги прежнихъ лѣтъ, относящіяся до управленія водяными коммуникаціями).

[2]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ. Т. XX, гл. III. Между прочимъ Сенатъ представилъ Императрицѣ вѣдомость, изъ которой оказывалось, что каналъ съ 1718 года стоилъ казнѣ 2.469.900 руб.

Тогда же впервые были изданы правила построенія дорогъ и мощенія ихъ фашинами, причемъ послѣдовало повелѣніе начать, по указанному способу, сооруженіе «перспективной дороги отъ С.-Петербурга до Москвы». Для завѣдыванія постройкою была образована «Канцелярія перспективной дороги». Работы эти подвигались крайне медленно. Въ указѣ Императрицы Елисаветы Петровны, отъ 19 февраля 1742 года, выражено соболѣзнованіе, что мысль Петра I не приводится къ окончанію, несмотря на большія траты денегъ.

Въ видахъ ускоренія постройки дороги, Императрица поручила завѣдываніе работами генералу Фермору, и черезъ нѣсколько мѣсяцевъ дорога была кончена на половину; съ проѣзжающихъ по этой дорогѣ было приказано взимать пошлины, «не обходя никого».

Въ 1755 году Канцелярія эта была установленіемъ, завѣдывающимъ всѣми большими дорогами. Новое учрежденіе, подъ названіемъ «Канцелярія отъ строенія государственныхъ дорогъ», находилась въ Тоснѣ, а контора ея въ Москвѣ.

По штату Канцелярія состояла: изъ главнаго судьи, двухъ ассесоровъ, контролера, секретаря и прочихъ чиновниковъ. Исполнителями распоряженій Канцеляріи были воеводы.

При Императрицѣ Екатеринѣ II Канцелярія пріобрѣтаетъ значеніе центральнаго учрежденія. Указомъ 18 февраля 1764 года начальникомъ ея былъ назначенъ генералъ Муравьевъ и Канцеляріи повелѣно: «Прилагать старанія приводить всѣ государственныя дороги въ наилучшее состояніе».

Въ дѣйствіяхъ своихъ генералъ Муравьевъ былъ поставленъ подъ вѣдѣніе Императрицы и Сената; всѣмъ же мѣстнымъ властямъ приказано было доставлять въ Канцелярію полугодовыя вѣдомости о состояніи дорогъ. Однако, не располагая достаточными средствами и не имѣя въ своемъ распоряженіи техниковъ, которымъ можно было бы поручить дѣло, Канцелярія не была въ состояніи выполнить возложенныя на нее задачи, почему по учрежденіи

губерній попеченіе о дорогахъ было ввѣрено исправникамъ и Нижнимъ Земскимъ Судамъ по станціямъ, «въ какомъ уѣздѣ каждая изъ нихъ лежитъ», и Дорожнымъ Экспедиціямъ при Казенныхъ Палатахъ.

Плохое состояніе дорогъ вынудило Императрицу, спустя шесть лѣтъ по упраздненіи Канцеляріи, открыть подъ непосредственнымъ своимъ наблюденіемъ «Комиссію о дорогахъ въ Государствѣ», задачи которой состояли въ собираніи техническихъ свѣдѣній для постройки дорогъ и составленіи общаго плана ихъ устройства и содержанія. Первымъ опытомъ трудовъ Комиссіи долженствовало быть сооруженіе дороги между столицами.

Комиссія просуществовала до 1796 года, когда Императоръ Павелъ I упразднилъ ее, повелѣвъ: «производящіяся въ ней дѣла распредѣлить по мѣстамъ, куда которыя слѣдуетъ».

Водяные пути до 1782 года находились въ вѣдѣніи мѣстныхъ властей. Наибольшую важность въ глазахъ правительства имѣли въ то время водныя сообщенія С.-Петербургской, Новгородской и Тверской губерній. Въ виду этого, Императрица сочла нужнымъ возложить на губернатора названныхъ губерній, Якова Ефимовича Сиверса, главное управленіе всѣми мѣстными водными путями, и въ 1773 г. Сиверсъ былъ назначенъ Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій С.-Петербургской, Новгородской и Тверской губерній. Въ 1782 году послѣдовалъ именной указъ о раздѣленіи водяныхъ коммуникацій на двѣ части: на оконченныя и неоконченныя; первыя повелѣно оставить въ вѣдѣніи Новгородскаго и Тверскаго генералъ-губернатора, которымъ въ томъ же году назначенъ былъ генералъ Архаровъ, а вторыя приказано отдать на попеченіе особыхъ къ тому опредѣленныхъ чиновъ.

Для образованія спеціалистовъ по гидравлическимъ работамъ въ томъ же 1782 г. по Высочайшему повелѣнію былъ учрежденъ особый Корпусъ Гидравликовъ. Во главѣ корпуса былъ поставленъ генералъ-инженеръ Бауръ. Корпусъ предполагалось формировать изъ офицеровъ Инже-

нернаго Корпуса, Кадетскаго Артиллерійскаго, Генеральнаго Штаба, а также сторонних лицъ, выказавших соотвѣтственныя познанія, и иностранцевъ. Въ кадетскомъ же инженерномъ корпусѣ были для той же цѣли введены въ программу преподаванія: механика, гидравлика, гидростатика и гидротехника [1]).

Въ такомъ положеніи находилось дѣло управленія путями сообщенія въ Имперіи до 1797 года, когда, 27 февраля, Императоръ Павелъ I далъ Правительствующему Сенату слѣдующій указъ:

«Водяныя коммуникаціи во всей Имперіи Нашей, со строеніями и работами, на нихъ производимыми, признали Мы за благо поручить въ главное вѣдѣніе и управленіе Нашему дѣйствительному тайному совѣтнику Сиверсу, Повелѣвая Сенату дать куда слѣдуетъ предписанія о доставленіи ему, Сиверсу, всѣхъ нужныхъ по сей части свѣдѣній, которыми бы онъ руководствуяся могъ представить Намъ генеральное о лучшемъ устройствѣ оной положеніе. Что касается до водяныхъ коммуникацій въ Новгородской и Тверской губерніяхъ, которыя состоятъ подъ особенною дирекціею Нашего генерала-отъ-инфантеріи Архарова, хотя оныя по прежнему подъ тою же дирекціею остаться долженствуютъ, но упомянутый генералъ Архаровъ обязанъ въ дѣлахъ, до судоходства на дистанціи ему ввѣренной касающихся и требующихъ общаго соображенія, сноситься съ дѣйствительнымъ тайнымъ совѣтникомъ Сиверсомъ и для пользы государственной подавать руку помощи».

Вслѣдъ за указомъ о назначеніи Сиверса Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій, 15 іюля послѣдовалъ другой указъ, коимъ генералъ Архаровъ увольнялся отъ должности С.-Петербургскаго военнаго губернатора, отъ директорства надъ водяными коммуникаціями и отъ начальства въ губерніяхъ Петербургской, Новгородской и Тверской. Водяныя коммуникаціи названныхъ губерній также перешли въ вѣдѣніе Сиверса.

---

[1]) Полн. Собр. Зак., № 15563.

Исполняя волю Императора, Сиверсъ дѣятельно занялся разработкою мѣръ для правильной организаціи управленія водными путями сообщенія. Представленный имъ на Высочайшее утвержденіе проектъ образованія Департамента Водяныхъ Коммуникацій былъ утвержденъ 28 февраля 1798 г. Въ этотъ день данъ былъ Именной Высочайшій указъ Главному Директору Водяныхъ Коммуникацій Сиверсу слѣдующаго содержанія:

«Разсмотрѣвъ доклады, отъ васъ поданные, признали Мы за благо учредить подъ главнымъ вашимъ начальствомъ особый Департаментъ, для произведенія и правленія всѣхъ дѣлъ по водянымъ въ Имперіи Нашей коммуникаціямъ, вслѣдствіе чего, утвердивъ представленный вами и при семъ прилагаемый штатъ тому Департаменту, повелѣваемъ: 1) быть оному подъ вѣдомствомъ Сената; 2) считаться ему наравнѣ съ коллегіями и производить дѣла на обрядѣ оныхъ; 3) имѣть при немъ Депо всѣмъ гидравлическимъ картамъ по всей Имперіи, генеральнымъ и подробнымъ, сколько оныхъ по прежнимъ снятіямъ собрать можно, такожъ всѣхъ прежнихъ и новыхъ работъ планы, профили и исчисленія и всѣмъ новымъ соотвѣтствующимъ какой либо общественной по сей части пользѣ; 4) имѣть при ономъ Департаментѣ чертежную, какъ для доставленія въ Генеральное Депо копій со всѣхъ тѣхъ картъ, плановъ и проектовъ; 5) имѣть всегда при томъ Департаментѣ сколько инспекторовъ или смотрителей, знающихъ снятіе на планъ, нивеллированіе и часть гидравлическихъ построекъ въ запасѣ для могущихъ быть работъ числомъ до 8 человѣкъ, которые составили бы родъ высшей школы сихъ частей, снабжая ихъ потребными книгами и прибавляя къ нимъ механика, шлюзнаго мастера и къ сему послѣднему двухъ помощниковъ съ жалованьемъ въ штатахъ положеннымъ; 6) для дѣланія опытовъ и прочихъ чрезвычайныхъ по сему Департаменту расходовъ, назначается въ томъ штатѣ особая сумма, въ коей подробный отчетъ давать по истеченіи каждаго года Государственному Казначею, а Намъ представлять краткую вѣдомость при общемъ отчетѣ объ успѣхѣ всѣхъ работъ

по водянымъ коммуникаціямъ; 7) наименовавъ въ штатѣ трехъ членовъ Департамента Водяныхъ Коммуникацій, предоставляемъ вамъ на мѣсто четвертаго избрать достойнаго и способнаго человѣка и Намъ на утвержденіе донести; 8) объ отпускѣ на содержаніе помянутаго Департамента положенныхъ по штату ежегодно 34.510 руб. данъ отъ Насъ указъ Государственному Казначею, дѣйствительному тайному совѣтнику барону Васильеву, а равномѣрно предписали Мы ему возвратить вамъ и тѣ 6.000 руб., кои заимообразно взяты изъ конторъ Вышневолоцкой и Боровицкихъ пороговъ и издержаны на чрезвычайные расходы по водянымъ коммуникаціямъ, какъ на прогоны, такъ и на содержаніе 52 нижнихъ чиновъ, бывшихъ въ Ригѣ при работахъ и причисленныхъ въ вѣдомство водяныхъ коммуникацій, соизволяя, чтобы сіи люди введены были въ штатъ прочихъ мастеровыхъ, при тѣхъ коммуникаціяхъ находящихся; 9) что касается до представленія вашего о возобновленіи сбора съ судовъ, проходящихъ по рѣкѣ Двинѣ, и объ употребленіи онаго на ея чистку, какъ сіе дѣло требуетъ особливаго уваженія, то и препроводили Мы докладъ вашъ о семъ на разсмотрѣніе въ Сенатъ».

Этотъ указъ положилъ начало существованію вѣдомства Путей Сообщенія.

II.

Организація и первоначальная дѣятельность Департамента Водяныхъ Коммуникацій.

Графъ Яковъ Ефимовичъ Сиверсъ.—Составъ и первые шаги новаго учрежденія.—Графъ Григорій Григорьевичъ Кушелевъ. — Работы на водяныхъ путяхъ и приведеніе въ благоустройство дорогъ. — Графъ Николай Петровичъ Румянцевъ. — Раздѣленіе водяныхъ сообщеній на Инспекціи. — Организація надзора за судоходствомъ. — Болѣе значительныя работы, производившіяся Департаментомъ. — Командированіе чиновниковъ за-границу. — «Экспедиція устроенія дорогъ въ Государствѣ».

Призванный стоять во главѣ новаго учрежденія, Яковъ Ефимовичъ Сиверсъ, впослѣдствіи (съ апрѣля 1798 г.) графъ, былъ отличенъ еще Екатериною II, какъ талантливый и энергичный дѣятель. Происхожденіемъ голштинецъ, Сиверсъ поступилъ на русскую службу въ 1744 г. въ Коллегію Иностранныхъ Дѣлъ. Въ 1764 г., въ чинѣ генералъ-маіора, онъ былъ назначенъ Екатериной II Новгородскимъ губернаторомъ, а въ 1773 г., какъ сказано выше, Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій губерній С.-Петербургской, Новгородской и Тверской, въ каковой должности и состоялъ до 1782 г. Во время втораго раздѣла Польши въ 1793 г. Сиверсу былъ порученъ Императрицею отвѣтственный и важный постъ повѣреннаго въ дѣлахъ отъ Русскаго Правительства въ Варшавѣ, откуда онъ отправлялъ графу Зубову подробныя донесенія о ходѣ дѣлъ. Но ходатайства его передъ Императрицею за независимость Польши навлекли на него неудовольствіе Екатерины II. Онъ былъ отозванъ изъ Варшавы, гдѣ его мѣсто занялъ Игельстромъ. Въ декабрѣ

Графъ Яковъ СИВЕРСЪ

Главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій.

1797—1800.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

1794 года Сиверсъ прибылъ въ Петербургъ и 17 февраля слѣдующаго года былъ принятъ Императрицею. Государыня приняла его чрезвычайно милостиво, обѣщала другое назначеніе, но пока оставила не у дѣлъ. Проживъ нѣкоторое время въ Петербургѣ, Сиверсъ уѣхалъ въ свое имѣніе, откуда велъ дѣятельную переписку съ Паленомъ, Рѣпнинымъ и другими выдающимися людьми того времени. Изъ своего имѣнія Сиверсъ не разъ совершалъ поѣздки и, между прочимъ, свою поѣздку на югъ Россіи онъ описывалъ въ письмахъ къ Императрицѣ. Извѣстны также два его письма къ Екатеринѣ II, въ которыхъ онъ продолжалъ ходатайствовать за Польшу. Но, не давая Сиверсу никакого назначенія, Императрица не переставала высоко цѣнить его: въ 1795 г. ему Высочайше было пожаловано 2.808 душъ крестьянъ и земли.

Восшествіе на престолъ Императора Павла I снова призвало Сиверса къ государственной дѣятельности.

Въ декабрѣ 1796 года онъ возвратился въ Петербургъ, а 22 декабря былъ сдѣланъ сенаторомъ и назначенъ на мѣсто извѣстнаго Бецкаго, основателя воспитательныхъ домовъ.

Вскорѣ послѣ этого Сиверсъ былъ назначенъ на постъ Главнаго Директора Водяныхъ Коммуникацій, но вопросы благотворительности и улучшенія воспитательныхъ домовъ продолжали занимать его. Будучи не у дѣлъ съ 1800 года, живя въ своемъ имѣніи, онъ велъ переписку по этимъ вопросамъ съ Императрицею Маріею Феодоровною и Императоромъ Александромъ I. Онъ умеръ 11 іюля 1808 года.

Для Департамента Водяныхъ Коммуникацій при его учрежденіи былъ Высочайше утвержденъ слѣдующій штатъ.

Главный Директоръ получаетъ жалованье по особымъ указамъ.

Члены (сверхъ получаемаго по собымъ указамъ или по чину жалованья):

Тайный совѣтникъ Герардъ.	1.500 руб.
Генералъ-маіоръ Медеръ	1.200 »

Свиты Его Величества генералъ-маіоръ Герардъ 1-й . . . . . 1.000 руб.
Четвертый членъ [1])
Экзекуторъ VIII класса . . . . . 600 »
Секретарь чина коллежскаго . . . . . 750 »
Секретарь при Главномъ Директорѣ . . . 600 »
Казначей . . . . . 400 »
Протоколистъ . . . . . — »
Регистраторъ коллежскій. . . . . 300 »
Двумъ канцеляристамъ по . . . . . 250 »
Тремъ канцеляристамъ по . . . . . 200 »
Тремъ копіистамъ до . . . . . 140 »
При Архивѣ и Депо плановъ:
Актуаріусъ коллежскій . . . . . 400 »
При чертежной:
Смотритель чина VIII класса . . . . . 500 »
2 чертежника XII и XIII класса . . . по 250 »
2 » XIII или XIV класса. . . » 200 »
4 ученикамъ изъ школы чертежной Ладожскаго канала и Вышневолоцкой и Боровичской конторъ въ прибавокъ къ тамошнему окладу по 60 »
На расходъ канцелярскій. . . . . 1.000 »
» » чертежный. . . . . 1.200 »
Четыре чина XIII класса . . . . . по 600 »
Два чина IX и X класса . . . . . » 400 »
Два чина X и XI класса . . . . . » 300 »
Механикъ. . . . . 800 »
Шлюзный мастеръ. . . . . 600 »
2 помощника . . . . . 400 »
На чрезвычайные расходы [2]) . . . . . 15.000 »

---

[1]) На эту должность 5-го іюля 1798 года былъ назначенъ генералъ Деволантъ, находившійся въ это время въ Вѣнѣ. Главнымъ Директоромъ ему было поручено ознакомиться съ гидротехническими сооруженіями въ Австріи и Галиціи. Вернувшись изъ-за границы, онъ осматривалъ работы по водянымъ путямъ въ Россіи и возвратился въ С.-Петербургъ въ январѣ 1799 года. По Высочайшему повелѣнію ему производилось содержаніе—2.400 р. и изъ Кабинета Е. В. 1.200 р. (Журналъ Д-та В. К., 11 и 22 янв. 1799 г.).

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло Канц. Гл. Дир. В. К. № 32, 1797 г.

11 марта 1798 года члены Департамента, генералъ-маіоръ Ѳедоръ Ивановичъ Медеръ и Свиты Его Величества генералъ-маіоръ Ѳедоръ Ивановичъ Герардъ явились въ 8 часовъ утра въ домъ Главнаго Директора Сиверса и, «по совершеніи молебнаго пѣнія и водоосвященія, открыли присутствіе Департамента».

По прочтеніи Именнаго Высочайшаго указа объ учрежденіи Департамента Водяныхъ Коммуникацій, Главный Директоръ заявилъ, что 1-го марта указъ этотъ былъ предъявленъ имъ Правительствующему Сенату и что объ открытіи Департамента и о наймѣ для канцеляріи дома [1]) равнымъ образомъ будетъ донесено. Относительно же устройства канцеляріи Главный Директоръ сообщилъ, что для этой цѣли отпущено изъ ассигнованной Департаменту суммы подъ росписку надворнаго совѣтника Зимина 500 руб.

Выслушавъ сообщеніе Главнаго Директора, Департаментъ постановилъ: «1) записать оный указъ въ первую книгу и хранить его съ прочими узаконеніями въ Присутственной Палатѣ; 2) означенныхъ въ штатѣ чиновниковъ, а именно: въ экзекуторы коллежскаго ассесора и Св. Владиміра кавалера Либгарда; въ секретари надворнаго совѣтника Зимина, въ протоколисты губернскаго секретаря Бахтурина, въ регистраторы находящагося не у дѣлъ Лифляндскаго уроженца и обучавшагося въ иностранныхъ университетахъ наукамъ Павла Поміанова Пезаровіуса [2]) представить въ Правительствующій Сенатъ доношеніемъ и просить о утвержденіи оныхъ указа; 3) по принятіи изъ Казенной Палаты для заведенія Канцеляріи 500 руб.

---

[1]) Домъ сначала былъ нанятъ у Нефедина съ платою по 40 руб. въ мѣсяцъ, но черезъ два мѣсяца оказался недостаточнымъ, и поэтому нанято было новое помѣщеніе въ домѣ надворнаго совѣтника Жандра, на Литейной, за 100 р. въ мѣсяцъ.

[2]) Павелъ Павловичъ Пезаровіусъ, впослѣдствіи тайный совѣтникъ, состоялъ въ Департаментѣ Водяныхъ Коммуникацій только до 8-го апрѣля 1798 г. Онъ былъ первымъ издателемъ, съ 1813 г., газеты «Русскій Инвалидъ», печатавшейся для описанія подвиговъ русскихъ воиновъ; къ открытію Комитета о раненыхъ въ 1815 г. онъ представилъ полученные отъ газеты доходы и пожертвованія частныхъ лицъ 305.000 руб. и былъ назначенъ членомъ Комитета и Директоромъ его Канцеляріи. Скончался въ 1840 г.

имѣетъ надворный совѣтникъ Зиминъ представить Департаменту при рапортѣ вѣдомость съ показаніемъ, что именно и по какой цѣнѣ имъ куплено; 4) касательно же гидравлическихъ картъ для новыхъ работъ, укомплектованія прочихъ чиновниковъ, также о суммѣ, назначенной для Департамента съ возвращеніемъ 6.000 руб., взятыхъ заимообразно изъ конторъ Вышневолоцкой и Боровицкихъ пороговъ, издержанныхъ на чрезвычайные расходы прежде сего указа по водянымъ коммуникаціямъ, и о людяхъ, бывшихъ въ Ригѣ при работахъ, коихъ повелѣно вывесть въ штатъ прочихъ мастеровыхъ, сочинить особый протоколъ и доложить»[1]).

Какъ видно изъ журналовъ Департамента, Члены собирались сначала въ 8 часовъ, а потомъ въ 9 часовъ утра и оканчивали занятія въ 2 часа дня. Иногда, впрочемъ рѣдко, собирались, вмѣсто утра, вечеромъ въ 6 часовъ. Графъ Сиверсъ во все время своего управленія Департаментомъ предсѣдательствовалъ въ немъ. 8 марта 1800 года графъ Сиверсъ, по собственному желанію, оставилъ свой постъ. Причиной тому послужила, назначенная по настоянію графа Кушелева, ревизія Департамента. Хотя всѣ отчетности были найдены въ блестящемъ состояніи, но графъ Сиверсъ не нашелъ возможнымъ оставаться Главнымъ Директоромъ. Преемникомъ графа Сиверса былъ назначенъ графъ Кушелевъ.

За время управленія графа Кушелева были предприняты значительныя работы на водяныхъ сообщеніяхъ и, по Высочайшему повелѣнію, на 1801 г. были назначены къ выдачѣ изъ Государственнаго Казначейства потребныя суммы: для Огинскаго канала 50.000 р., на Березинскій каналъ 125.000 р., на прокопаніе новаго устья въ Шлиссельбургѣ при Ладожскомъ каналѣ 60.000 р., на прочистку при рѣкѣ Двинѣ пороговъ и на жалованіе назначеннымъ на той же рѣкѣ смотрителямъ 12.000 р., на Сясьскій каналъ 60.000 р., на прочистку Днѣпровскихъ пороговъ 40.000 р.,

---

[1]) Арх. М. П. С., Журналъ Д-та В. К. 11 марта 1798 года.

Графъ Г. Г. КУШЕЛЕВЪ

Главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій.

1800—1801.

ТИПЪ. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

на прочистку Волховскихъ пороговъ и на устроеніе по Волхову бечевника 30.000 р., а всего 377.000 рублей.

За 1800 г. всѣ предположенныя работы были исполнены и, по всеподданнѣйшемъ докладѣ о дѣятельности Департамента, на имя графа Кушелева послѣдовалъ слѣдующій Высочайшій рескриптъ:

«*Михайловскій Замокъ, февраля 20 дня 1801 г.*

Господинъ адмиралъ и адмиралтействъ коллегіи вице-президентъ графъ Кушелевъ. Изъ поданныхъ вами мнѣ отчетовъ по ввѣренной вамъ части водяныхъ коммуникацій за прошедшій 1800 годъ и распоряженій вами за сей текущій, видя съ истиннымъ удовольствіемъ труды и попеченія, прилагаемые вами, и равномѣрно исправность и успѣхи въ работахъ, по оной производимыхъ, и хозяйственное сбереженіе положенныхъ суммъ, изъ коихъ при всѣхъ потребныхъ издержкахъ вы не выходили, изъявляю вамъ за все оное Мое совершенное благоволеніе и благодарность, пребывая въ протчемъ къ вамъ благосклонный [1])

Павелъ».

Затѣмъ была исправлена дорога въ Гатчино и сосѣднія съ нею, на что было обращено вниманіе Императоромъ и въ слѣдующихъ Высочайшихъ рескриптахъ выражено благоволеніе графу Кушелеву:

«*Павловскъ, 1-го іюня 1800 года.*

Господинъ адмиралъ графъ Кушелевъ. Видя, съ какою рачительностью и успѣхомъ исправлены и содержатся дороги Царскосельская и прочія большія близъ ея лежащія, по сей части вашему надзиранію ввѣренной, за таковой похвальной порядокъ вамъ и всѣмъ подъ начальствомъ вашимъ по оной употребляемымъ объявляю Мое полное благоволеніе, пребывая къ вамъ благосклонный

Павелъ».

---

[1]) Н. К. Шильдера: «Императоръ Александръ I» Приложенія: «Матеріалы для исторіи Царствованія Императора Павла I».

«Гатчино, 2-го августа, 1800 года.

Господинъ адмиралъ графъ Кушелевъ. Въ переѣздѣ моемъ изъ С.-Петербурга черезъ Царское Село въ городъ Гатчину увидѣлъ я, что по ввѣренной Мною вамъ части осмотрѣнія дорогъ прилагаете вы все возможное усердіе и ревность. За это объявляю вамъ полное Мое благоволеніе, пребываю къ вамъ благосклонный

Павелъ».

Вслѣдъ за графомъ Кушелевымъ, занимавшимъ постъ Главнаго Директора по 21 августа 1801 г., въ управленіе Департаментомъ вступилъ графъ Румянцевъ, бывшій Главнымъ Директоромъ по 18 апрѣля 1809 г.

Кромѣ поименованныхъ выше членовъ Департамента, за время существованія его (1798—1809 г.) въ составѣ его еще были: тайн. сов. Иванъ Кондр. Герардъ, инженеръ-генералъ фонъ-Сухтеленъ, инженеръ-генералъ де Витте, генералъ-лейт. Францъ Павловичъ Деволантъ, генер.-лейт. Христіанъ Ивановичъ Трузсонъ, генер.-маіоръ Толстой, генералъ-маіоръ Оккерманъ, статскій совѣтникъ Олсуфьевъ, камеръ-юнкеръ Саблуковъ и статскій совѣтникъ Ваксель.

Всѣ члены, имѣвшіе военные чины, поступили въ вѣдомство Департамента изъ военнаго Инженернаго Корпуса и, когда требовалось обстоятельствами, прикомандировывались къ дѣйствующей арміи. На обязанности членовъ Департамента, кромѣ обсужденія предложенныхъ на ихъ разсмотрѣніе дѣлъ, лежало инспектированіе существующихъ и вновь устраиваемыхъ сообщеній.

Въ 1802 г. былъ Высочайше утвержденъ докладъ Главнаго Директора графа Румянцева о раздѣленіи работъ водяныхъ сообщеній на Инспекціи.

Членамъ Департамента поручалось инспектированіе въ слѣдующихъ раіонахъ:

Инженеръ-генералу де Витте: а) рѣка Двина и впадающія въ нее главныя рѣки; b) порты и фарватеръ рѣки Наровы; c) каналъ Березинскій и прикосновенныя къ

нему рѣки; d) Виндавскій и Либавскій порты, Рижская гавань и рейдъ; e) рѣки Вазуза, Гжать и верхняя часть Днѣпра, съ изысканіемъ способовъ къ соединенію Днѣпра съ Волгою: f) обозрѣніе и изысканіе способовъ къ соединенію рѣкъ и озеръ въ Лифляндской, Псковской и Эстляндской губерніяхъ, g) соединеніе Нѣмана съ Двиною и прикосновенныя къ тому рѣки.

Инженеръ генералъ-лейтенанту Деволанту: a) Маріинскій каналъ и прикосновенныя къ оному рѣки съ проектомъ соединенія рѣки Шескны съ Сѣверною Двиною; b) рѣки: Сясь, Тихвинка, Сомина, Чагадоща, Молога, Шексна, Сухона и Сѣверная Двина съ вновь предполагаемымъ каналомъ для соединенія Тихвинки съ Соминою; c) рѣка Свирь и ея бечевникъ; d) нижняя часть рѣки Волги отъ Рыбинска съ рѣками Окою, Камою и прочими; e) улучшеніе судоходства по рѣкамъ Цнѣ и Сурѣ съ предположенными работами и сдѣланіемъ прорѣзей для обхода затруднительныхъ мѣстъ; f) каналъ Огинскій и прикосновенныя къ оному рѣки; g) работы при порогахъ Днѣпровскихъ и по рѣкамъ Донцу, Дону и Днѣстру; h) вновь предполагаемый каналъ для обхода Ладожскаго озера соединеніемъ рѣкъ Свири и Сяси.

Инженеръ генералъ-лейтенанту Герарду: a) рѣка Нева и ея бечевникъ; b) Ладожскій каналъ съ принадлежащими къ оному работами; c) Сяській каналъ; d) Волховскіе пороги и бечевникъ e) Новгородскій каналъ; f) Контора Боровицкихъ пороговъ; g) Контора Вышневолоцкой водяной Коммуникаціи и Вельевскій водопроводъ; h) Финляндскіе каналы; i) повтореніе изысканія способовъ къ соединенію рѣкъ Явони и Полы съ озеромъ Селигеромъ; k) рѣки: Пола, Явонь, Селижаровка, Верхняя Волга, Ловать, Полиста и Шелонь.

Вмѣстѣ съ тѣмъ члены Департамента составляли проекты сооруженій и завѣдывали производствомъ работъ. Въ послѣднемъ случаѣ подъ ихъ начальствомъ состояли проживавшіе на мѣстѣ производства работъ инженеры и техники, носившіе иногда званіе директоровъ работъ. Большая часть инженеровъ и техниковъ были иностранцы,

приглашенные изъ Испаніи, Франціи и Голландіи. Нѣкоторые изъ нихъ, какъ шлюзные мастера, служили по контракту; нѣкоторые, преимущественно высшія лица, принимали русское подданство и оставались въ Россіи.

Съ объединеніемъ всѣхъ водяныхъ коммуникацій подъ вѣдѣніемъ Департамента, въ его завѣдываніе поступили какъ всѣ производившіяся на этихъ коммуникаціяхъ работы, такъ и вообще наблюденіе за правильностью судоходства по всѣмъ воднымъ сообщеніямъ Европейской Россіи. Мѣстными учрежденіями по судоходству и работамъ на водныхъ путяхъ были въ то время конторы, учрежденныя въ нѣкоторыхъ главнѣйшихъ пунктахъ, какъ, напримѣръ, Вышневолоцкая и Боровицкихъ пороговъ, а на Ладожскомъ каналѣ—экспедиція. На другихъ каналахъ и рѣкахъ наблюдали за сооруженіями и правильностью судоходства главные смотрители, смотрители, ихъ помощники, шлюзные мастера и состоящая при нихъ воинская команда. Содержаніе этимъ лицамъ большею частью давалось слѣдующее: главному смотрителю 1.200 руб., смотрителямъ по 600 руб. и по 400 руб., помощникамъ смотрителей 300 руб., шлюзнымъ мастерамъ — 100 руб., нижнимъ чинамъ, кромѣ провіанта и форменной одежды, унтеръ-офицерамъ — 15 руб., рядовымъ — 8 р. 50 к. въ годъ. Помѣщались всѣ эти лица или въ казенныхъ домахъ, или въ частныхъ, нанятыхъ для этого казною:

За время существованія Департамента (1798 — 1809) производились слѣдующія значительныя работы.

Березинскій каналъ, между рр. Березиною и Уллою, соединяющій Днѣпръ съ Двиной, начатъ постройкою въ 1797 г. и открытъ для плаванія судовъ въ 1805 г. Наблюдалъ за работами инженеръ генералъ де Витте [1]).

Ивановскій каналъ [2]) начатъ постройкою при Императорѣ Петрѣ Великомъ для соединенія Дона съ Волгою, посредствомъ канала между рр. Шатью и Цною. Возоб-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣла № 30, 1797 г., и № 35—63 1805 г.

[2]) Тоже, дѣла № 32, 1797 г., и № 66—71, 1805 г.

Графъ Н. Румянцовъ

Графъ Н. П. РУМЯНЦОВЪ

Главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій.

1801—1809.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

новлены работы въ 1807 г. по проекту инженера генер.-лейт. Трузсона и подъ его наблюденіемъ. Издержано 738.000 руб. Прекращены работы въ 1810 г., главнымъ образомъ въ виду признанной въ то время безполезности этого канала.

Вельевскій каналъ [1]) или водопроводъ, для снабженія водою вышневолоцкихъ каналовъ. Окончательно приступлено къ работамъ въ 1798 г. Наблюдалъ за производствомъ работъ И. К. Герардъ.

Огинскій каналъ [2]) для соединенія рр. Шары и Яцольды. Работы начаты въ 1770 г. гетманомъ Огинскимъ. Возобновлены въ 1799 г. Каналъ открытъ для судоходства въ 1804 г. Наблюдалъ за постройкою инженеръ генералъ-лейтенантъ Деволантъ.

Маріинскій каналъ [3]), соединяющій рр. Ковжу и Вытегру. Работы начаты въ 1799 г. подъ наблюденіемъ генералъ-лейтенанта Деволанта и каналъ открытъ для судоходства въ 1810 г. Вслѣдствіе щедраго пожертвованія Императрицы Маріи Ѳеодоровны, каналъ названъ Маріинскимъ. Длина его 9 верстъ.

Новгородскій или Сиверсовъ каналъ [4]), для обхода озера Ильменя посредствомъ соединенія рр. Мсты и Волхова. Работы начаты въ 1797 г. и окончены въ 1804 г. За производствомъ работъ наблюдалъ генер.-лейт. Герардъ. Длина канала 9 в., работы стоили 833.719 р.

Свирскій каналъ [5]) (нынѣ Александра I) для обхода Ладожскаго озера посредствомъ соединенія рр. Свири и Сяси. Изысканія произведены въ 1799 г. Къ работамъ приступлено въ 1802 г. Судоходство по немъ открыто въ 1810 г. Составлялъ проектъ и наблюдалъ за работами генералъ-лейтенантъ Ф. П. Деволантъ.

Сяській каналъ [6]) (нынѣ Екатерины Второй) для обхода Ладожскаго озера, между рр. Волховомъ и Сясью. Изыс-

[1]) Тоже, дѣла № 32, 1797 г., и № 96—71, 1805 г.
[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣла № 49—67, 1804 г.
[3]) Тоже, дѣло № 228, 1826 г.
[4]) Тоже, дѣло № 31, 1797 г.
[5]) Тоже, дѣло № 41, 1799 г.
[6]) Тоже, дѣло № 17—49, 1802 г.

*

канія произведены и составленъ проектъ генераломъ Деденевымъ и начаты работы въ 1766 г., причемъ прокопано было 3 версты и затѣмъ работы пріостановлены. Возобновлены въ 1799 г. и открыто движеніе судовъ 1 іюня 1802 г. За работами наблюдалъ генералъ-лейтен. Герардъ. Стоимость работъ 273.386 р.

Сѣвероекатерининскій каналъ, [1]) для соединенія рр. Камы и Сѣв. Двины, между рр. Южною и Сѣверною Кельтмами. Работы начаты въ 1787 г., но въ 1788 г. пріостановлены. Возобновлены въ 1803 г. Проектъ составлялъ и наблюдалъ за работами инженеръ генералъ фонъ-Сухтеленъ и Пермскій генералъ-губернаторъ Модерахъ, сообщавшій Главному Директору Водяныхъ Коммуникацій Графу Н. П. Румянцеву о ходѣ работъ.

Тихвинскій каналъ [2]) для соединенія рр. Тихвинки и Валчины. Работы начаты въ 1802 г., судоходство открыто въ 811 г. Проектъ составлялъ и наблюдалъ за работами генералъ-лейтенантъ Ф. П. Деволантъ.

Въ тотъ же періодъ времени, по проектамъ Ф. П. Деволанта и подъ его руководствомъ, производились работы по улучшенію Нарвскаго порта. При этомъ построенъ молъ и двѣ плотины и углубленъ фарватеръ до 5 футовъ [3]). Кромѣ того произведено также исправленіе дамбы въ Ригѣ [4]).

Заботясь о сооруженіи и исправномъ содержаніи искусственныхъ водныхъ путей, Департаментъ не оставлялъ безъ вниманія и естественныхъ путей, т. е. рѣкъ. За этотъ періодъ времени производилась расчистка фарватера и улучшеніе условій судоходства на рр. Двинѣ, Волховѣ (издержано 500.000 р.), Бугѣ, Донѣ, Воронежѣ, Цнѣ, Сурѣ, Нѣманѣ, Мстѣ, Шарѣ, Яцольдѣ, Днѣпрѣ. Изъ столичныхъ рѣкъ и каналовъ расчищены въ Москвѣ р. Москва, въ Петербургѣ рр. Мойка, Фонтанка, Тараканова, Пряжка и Екатерининскій каналъ. Къ числу мѣръ, способство-

---

[1]) Тоже, дѣло № 22—55, 1802 г.
[2]) Архивъ М. П. С., дѣло № 3—44, 1801 г.
[3]) Тоже, дѣло № 34—61, 1803 г.
[4]) Тоже, Журн. Д-та В. К. и дѣла 1797—1809 г.

вавшихъ правильному и безпрепятственному судоходству, слѣдуетъ отнести работы по нарѣзкѣ бечевниковъ и наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ ихъ по существовавшимъ тогда каналамъ, а также и судоходнымъ рѣкамъ.

Къ числу работъ, начатыхъ другими вѣдомствами и оконченныхъ Департаментомъ, относятся работы по сооруженію и содержанію въ исправности Московскаго водопровода. Устройство этого водопровода было начато въ 1779 г., въ 1788 г. пріостановлено и въ 1798 г. возобновлено. Въ 1805 г. водопроводъ поступилъ въ завѣдываніе Департамента водяныхъ коммуникацій. Къ этому времени была проведена вода изъ с. Большія Мытищи до Кузнецкаго моста. Стоимость этихъ работъ опредѣлилась въ 1.164.800 р. Составлялъ проектъ и наблюдалъ за работами бывшій тогда членомъ Департамента тайный совѣтникъ И. К. Герардъ. Съ 1805 года работы состояли въ проведеніи воды къ болѣе отдаленнымъ отъ Кузнецкаго моста частямъ г. Москвы [1]).

Вслѣдствіе встрѣчавшагося тогда при производствѣ гидравлическихъ работъ недостатка въ чиновникахъ, знающихъ это дѣло, испрошено было Высочайшее соизволенія на отправленіе въ 1805 г. въ Англію для изученія этихъ работъ де Витте и Яниша, а 1808 г. во Францію съ тою же цѣлію колл. ассес. Маіорова и Дусаева. Ранѣе, въ 1801 г., Кабинетомъ Его Величества съ тою же цѣлію былъ отправленъ въ Англію колл. совѣтн. Ваксель, который въ 1805 г. былъ назначенъ членомъ Департамента Водяныхъ Коммуникацій, съ оставленіемъ въ Англіи для продолженія своихъ занятій и для наблюденія и руководительства занятіями чиновниковъ, командированныхъ туда для ученія. Во время пребыванія своего въ Англіи колл. совѣтн. Ваксель получалъ содержанія по 200 фунтовъ стерлинговъ и 1.000 руб., де Витте и Янишъ по 200 ф. стерл. и 400 р. въ годъ, во Франціи Маіоровъ и Дусаевъ получали по 400 червонцевъ въ годъ [2]).

---

[1]) Архивъ М. П. С. дѣло 70—33, 1803 г., и № 96—143, 1807 г.

[2]) Тоже, дѣло № 2, 1805 г.

Независимо отъ Департамента Водяныхъ Коммуникацій, подъ управленіемъ Главныхъ Директоровъ состояла съ 8-го марта 1800 г. «Экспедиція устроенія дорогъ въ Государствѣ» [1]). Экспедиція эта, учрежденная по мысли Императрицы Екатерины II, какъ выше сказано, была упразднена въ 1796 г. Императоромъ Павломъ, но въ 1800 году вновь открыла свои дѣйствія подъ управленіемъ гр. Кушелева. Въ составъ ея входили нѣкоторые члены Департамента Водяныхъ Коммуникацій, а именно: Деволантъ, де Витте и Герардъ. Въ завѣдываніи Экспедиціи состояли дороги между столицами, окрестныя петербургскія дороги и другія, служившія для сообщенія между значительными тогда городами.

Экспедиція эта не была присоединена къ Департаменту, а лишь находилась подъ вѣдѣніемъ Главныхъ Директоровъ Водяныхъ Коммуникацій. По оставленіи 18 апрѣля 1809 г. графомъ Румянцевымъ, бывшимъ вмѣстѣ съ тѣмъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, поста Главнаго Директора, Экспедиція устроенія дорогъ осталась въ вѣдѣніи Главнаго Директора до 30 августа 1809 г., когда была передана въ вѣдѣніе Экспедиціи Водяныхъ Коммуникацій.

Изъ проектовъ, которые были представлены въ этотъ періодъ времени, особенно замѣчательны слѣдующіе два:

1. Въ апрѣлѣ 1803 г. слободской купецъ Анфилатовъ, по довѣрію купцовъ Вятской губерніи, представилъ графу Николаю Петровичу Румянцеву проектъ образованія общественнаго страховаго капитала и учрежденія на Ношульской пристани, при судоходной рѣкѣ Лузѣ, страховой конторы, въ виду случающихся несчастій при плаваніи судовъ по искривленному теченію рѣки.

Главный Директоръ передалъ этотъ проектъ на разсмотрѣніе Департамента Водяныхъ Коммуникацій съ предложеніемъ, не заблагоразсудитъ ли Департаментъ откомандировать чиновника «для обозрѣнія, во что можетъ стать чистка рѣки Лузы, по тому болѣе, что, когда работа сія не потребуетъ довольно важной суммы, то можно

---

[1]) Тоже, журналъ Д-та В. К. 9 марта 1800 г.

будетъ лучше войти въ совершеніе оной Правительству, коего мѣры могутъ удобнѣе облегчить судоплаваніе».

Департаментъ въ февралѣ 1804 года представилъ Главному Директору свое заключеніе, что учрежденіе страховой конторы, по желанію купечества, безъ сомнѣнія, можетъ быть «не безполезно для обезпеченія капитала ихъ, отправляемаго водянымъ путемъ во внутренней коммерціи; но какъ сами они изъясняютъ, что при хорошемъ препровожденіи судовъ по сказанной рѣкѣ несчастныя приключенія бываютъ отъ одного до двухъ и больше судовъ, слѣдственно таковые случаи удобовозможно расчисткою рѣки и присмотромъ за порядкомъ отвратить. Посему издержку для сего предмета безъ изслѣдованія опредѣлить не можно, то и не оставитъ Департаментъ въ свое время командировать для осмотра гидрографіи рѣки Лузы или Луши и для положенія оной съ означеніемъ затруднительныхъ и опасныхъ мѣстъ для судоходства на планѣ знающаго чиновника». А потому Департаментъ просилъ Главнаго Директора, не благоугодно ли ему будетъ отъ Его Императорскаго Величества единожды испросить на издержки по сему предмету 8.000 руб. [1]). Такимъ образомъ проектъ купца Анфилатова былъ отклоненъ.

2. 19 сентября 1804 года Товарищъ Министра Морскихъ силъ Вице-Адмиралъ П. В. Чичаговъ препроводилъ графу Н. П. Румянцеву присланныя изъ Англіи описаніе и модель чугунныхъ дорогъ съ повозками, употребляемыхъ для перевозки тяжестей, а также и чугунныя части этихъ дорогъ въ настоящую величину.

Проектъ этотъ былъ присланъ П. В. Чичагову отъ Вильяма Фаугена изъ Лондона.

Фаугенъ сообщаетъ, «что чугунныя дороги въ великомъ обыкновеніи въ Англіи и Валлійскомъ герцогствѣ, но всего больше употребляются въ такихъ мѣстахъ, гдѣ имѣются угольные, известковые и желѣзные заводы, коихъ издѣлія сами по себѣ велики и требуютъ для перевозки дешеваго и способнаго доставленія. При дѣйствіи ихъ и

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло № 89, 1803 г.

составленіи они часто занимаютъ мѣсто каналовъ. По сіе время ихъ болѣе употребляютъ для мѣстной, нежели общей цѣли, но нынѣ дѣлаются опыты гораздо лучшіе въ разныхъ мѣстахъ сей страны и, между прочимъ, по Виндзорской дорогѣ, близъ столичнаго города».

«Въ Лондонской гавани, гдѣ главнымъ расходомъ и важнѣйшимъ предметомъ въ работѣ почитается отвозъ земли и перевозка матеріаловъ, употребленіе чугунныхъ дорогъ сдѣлалось необходимымъ для экономіи и успѣшности».

Графъ Н. П. Румянцевъ препроводилъ этотъ проектъ въ Экспедицію устроенія дорогъ въ Государствѣ для свѣдѣнія и храненія [1]).

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло № 48—37, 1804 г.

Его Императорское Высочество
Принцъ Георгій Голстейнъ-Ольденбургскій
Главный Директоръ Путей Сообщенія.
1809—1812.

Типъ. А. И. Вильборгъ С.-П.-Б. Мѣщ. 19.

III.

Принцъ Георгій Голштейнъ Ольденбургскій.

Назначеніе Принца Ольденбургскаго Главнымъ Директоромъ Водяныхъ Коммуникацій. — Учрежденіе Экспедиціи Водяныхъ Коммуникацій. — Преобразовательная дѣятельность Принца Ольденбургскаго и участіе М. М. Сперанскаго. — Учрежденіе объ управленіи водяными и сухопутными сообщеніями. — Образованіе Округовъ и Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.—Первоначальная дѣятельность этихъ учрежденій.—Открытіе Института Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія. — Судоходная Расправа. — Работы, производившіяся при Принцѣ Ольденбургскомъ.

Въ 1809 г., 18 апрѣля, послѣдовалъ на имя Главнаго Директора Н. П. Румянцева Высочайшій рескриптъ слѣдующаго содержанія:

«Графъ Николай Петровичъ. Въ продолженіи управленія вашего Департаментомъ Водяныхъ Коммуникацій съ удовольствіемъ Я видѣлъ многократные опыты отличной попечительности, съ коею тщились вы преоборотъ всѣ препятствія, часть сію облежащія. Личнымъ вниманіемъ вашимъ и трудами замѣняемъ былъ, по возможности, недостатокъ въ свѣдущихъ чиновникахъ и отдаленность Главнаго Управленія отъ средоточія важнѣйшихъ ея движеній.

«Труды и упражненія ваши усугубились, когда довѣренностію Моею и достоинствами вашими призваны вы были соединить съ прежними должностями управленіе Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ. Помышляемо было облегчить бремя, на васъ лежащее; но предположеніе сіе по разнымъ причинамъ не могло доселѣ совершиться.

«Вы показали Мнѣ здѣсь новый опытъ пожертвованія

силъ вашихъ на пользу общую, продолжая управлять Департаментомъ Водяныхъ Коммуникацій съ свойственною вамъ ревностію.

«Нынѣ, съ назначеніемъ общаго Главнаго Начальства для губерній Новгородской, Тверской и Ярославской, представился способъ соединить съ онымъ и начальство сего Департамента. Возложивъ званіе сіе на Его Императорское Высочество Принца Георгія Ольденбургскаго, Я не могъ въ довѣренности Моей избрать вамъ достойнѣйшаго преемника.

«Но освобождая васъ отъ сего управленія, не могу освободить васъ отъ того содѣйствія, которое по любви вашей къ отечественнымъ пользамъ ни въ какомъ положеніи не обременитесь вы оказывать, споспѣшествуя успѣшному движенію сея части въ настоящемъ управленіи видами и совѣтами вашими. Отъ извѣстныхъ Мнѣ правилъ вашихъ Я ожидаю сего и несомнѣнно надѣюсь, пребывая вамъ всегда доброжелательнымъ».

Въ этотъ же день Правительствующему Сенату былъ данъ слѣдующій Именной Высочайшій указъ:

«По мѣстному положенію губерній Новгородской, Тверской и Ярославской, по взаимнымъ отношеніямъ ихъ промышленности къ устройству водяныхъ путей, чрезъ пространство ихъ къ столицѣ Нашей пролегающихъ, и по небходимой связи Губернскаго ихъ начальства съ водоходнымъ, признали мы нужнымъ постановить въ оныхъ Генералъ-Губернатора.

«Предметъ учрежденія сего есть: ввести въ порядкѣ общихъ сношеній сихъ губерній болѣе единства и удобности, споспѣшествовать взаимной ихъ промышленности и особенно усилить способы и движеніе судоходства въ одномъ изъ важнѣйшихъ его средоточій связію управленія его съ главнымъ начальствомъ Губернскимъ.

«Возлагая званіе Генералъ-губернатора Новгородскаго, Тверскаго и Ярославскаго и Главное Управленіе Департаментомъ Водяныхъ Коммуникацій на Его Императорское Высочество Принца Георгія Ольденбургскаго, Мы желаемъ отличнымъ способностямъ его отверзть способы трудомъ

и дѣятельностію доказать извѣстную Намъ ревность и любовь Его къ новому Отечеству».

21-го апрѣля графъ Н. П. Румянцевъ представилъ Принцу Ольденбургскому въ комнатахъ Его Высочества членовъ Департамента Водяныхъ Коммуникацій. Членами въ то время были: инженеръ генералъ фонъ-Сухтеленъ, инженеръ-генералъ де Витте, генералъ-лейтенантъ Девлантъ, генералъ-лейтенантъ Герардъ 3-й, генералъ-лейтенантъ Трузсонъ, камеръ-юнкеръ Саблуковъ, стат. совѣтн. Олсуфьевъ и стат. совѣтн. Ваксель.

Вступивъ въ управленіе Департаментомъ и ознакомившись съ его дѣятельностью, Принцъ Ольденбургскій пришелъ къ убѣжденію, что при настоящей своей организаціи Департаментъ не можетъ выполнить возложенныхъ на него, какъ на главное Управленіе водяныхъ коммуникацій, обширныхъ задачъ. По мнѣнію Принца, выраженному имъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ Императору Александру I, препятствіями этому являлось: «сліяніе разнородныхъ частей и неизбѣжное отъ того въ нихъ замѣшательство и неопредѣлительность обязанностей». [1]).

Для устраненія этихъ недостатковъ, затруднявшихъ свободное развитіе дѣла, Принцъ Ольденбургскій представилъ Государю проектъ образованія Экспедиціи Водяныхъ Коммуникацій. Согласно этому проекту Департаментъ упразднялся и долженъ былъ закончить и сдать всѣ дѣла къ 1 января 1810 года.

Проектъ Экспедиціи былъ Высочайше утвержденъ 16 іюня 1809 г., и 12 сентября того же года Экспедиція Водяныхъ Коммуникацій открыла свои дѣйствія. Мѣстопребываніе Экспедиціи было назначено въ Твери.

Къ этому времени въ вѣдѣніи Экспедиціи уже отошли и государственныя дороги, а именно 30 августа 1809 года былъ данъ Сенату Именной Высочайшій Указъ о присоединеніи къ Экспедиціи Водяныхъ Коммуникацій Экспедиціи объ устроеніи дорогъ въ Государствѣ; Ми-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 87, 1809 г. (Объ упраздненіи Департамента Водяныхъ Коммуникацій).

нистръ Иностранныхъ Дѣлъ графъ Румянцевъ былъ уволенъ отъ управленія названною экспедиціею.

Новообразованная Экспедиція Водяныхъ Коммуникацій имѣла слѣдующій составъ. Она дѣлилась на три отдѣленія съ начальниками отдѣленій во главѣ; всѣми отдѣленіями завѣдывалъ Управляющій Экспедиціею. При немъ былъ секретарь. Каждое отдѣленіе дѣлилось на столы. Къ кругу вѣдѣнія перваго отдѣленія были отнесены дѣла хозяйственныя, втораго—дѣла до благоустройства въ судоходствѣ касающіяся, и, наконецъ, третье отдѣленіе вѣдало всѣ сношенія и счета по приходамъ и расходамъ. Управляющій, секретарь и начальники отдѣленій назначались Высочайшею властью по представленію Главнаго Директора Водяныхъ Коммуникацій. При Экспедиціи былъ учрежденъ архивъ и назначенъ экзекуторъ, онъ же казначей. Обязанности были строго распредѣлены по отдѣленіямъ и столамъ.

Представляя на Высочайшее утвержденіе проектъ Экспедиціи, Главный Директоръ доложилъ Императору о необходимости болѣе широкаго преобразованія учрежденія, что и было ему поручено.

Принцъ Ольденбургскій отправилъ циркулярныя отношенія ко всѣмъ начальникамъ губерній: «о доставленіи мѣстныхъ свѣдѣній о разныхъ недостаткахъ и неудобствахъ, о всемъ томъ, что къ исправленію ихъ было нужно» [1]).

Кромѣ того, Принцъ лично осмотрѣлъ главнѣйшіе пункты трехъ водныхъ системъ.

На основаніи всѣхъ собранныхъ такимъ путемъ свѣдѣній былъ выработанъ проектъ новаго учрежденія, которое могло бы удовлетворять во всей полнотѣ возрастающимъ потребностямъ водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній [2]).

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 228, 1826 г. (заключающее отчетъ въ дѣйствіяхъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія за 1810 г., обращенный по Высочайшему повелѣнію дѣйствительнымъ тайнымъ совѣтникомъ княземъ Голицынымъ Е. И. В. Главноуправляющему Путями Сообщенія). Отчетъ этотъ былъ найденъ въ кабинетѣ почившаго Императора Александра I; дѣло № 86, 1809 г.

[2]) Тамъ же.

Проектъ этотъ былъ представленъ Императору Александру I, и 20 ноября 1809 г. былъ удостоенъ Высочайшаго утвержденія.

Это преобразованіе по своему значенію составляетъ одинъ изъ важнѣйшихъ моментовъ въ исторіи вѣдомства путей сообщенія.

Нельзя не упомянуть объ участіи въ этомъ преобразованіи М. М. Сперанскаго. Будучи въ то время Государственнымъ Секретаремъ, работая надъ составленіемъ полнаго плана государственнаго управленія во всѣхъ его частяхъ, Сперанскій, вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣлъ вліяніе на всѣ отрасли администраціи.

Къ Принцу Ольденбургскому былъ откомандированъ въ Тверь товарищъ Сперанскаго и прежній его подчиненный по Министерству Внутреннихъ Дѣлъ, статсъ-секретарь Ф. П. Лубяновскій. Отъ него всѣ доклады и предположенія поступали непосредственно къ Сперанскому, который и представлялъ ихъ на Высочайшее утвержденіе.

Сперанскій же объявлялъ по нимъ и всѣ послѣдовавшія Высочайшія повелѣнія [1]).

Вмѣстѣ съ «Учрежденіемъ объ управленіи водяными и сухопутными сообщеніями», былъ обнародованъ слѣдующій Высочайшій Манифестъ [2]):

«Съ самаго вступленія Нашего на Престолъ всегдашнее попеченіе Наше обращаемо было къ тому, чтобы, усовершая и дополняя существующія для пользы общей учрежденія, открыть подданнымъ Нашимъ всѣ способы къ собственному ихъ благоденствію, къ пріумноженію Государственнаго богатства и къ славѣ Нашей Имперіи.

«Находя, что устройство многочисленныхъ и удобныхъ сообщеній въ Государствѣ, толико обширномъ и обилующимъ столь различными произведеніями, составляетъ одну изъ важнѣйшихъ частей управленія, и съ теченіемъ времени опытомъ удостовѣрясь, что распространеніе земледѣлія и промышленности, возрастающее населеніе столи-

---

[1]) Бар. Корфъ. Жизнь графа Сперанскаго, т. I.

[2]) Полное Собраніе Законовъ. 1809 г., томъ XXX, 23996.

цы и движеніе внутренней и внѣшней торговли превосходятъ уже мѣру прежнихъ путей сообщенія, Мы признали нужнымъ доставить части сей все расширеніе, какое можетъ быть ей свойственно по пространству Имперіи, по обилію ея произведеній и по соревнованію промышленности.

«На сей конецъ предположивъ образовать сію часть управленія въ правильнѣйшемъ и обширнѣйшемъ видѣ, поручили Мы Главному ея Директору, Его Императорскому Высочеству Принцу Георгію Голстейнъ-Ольденбургскому, составить особенное для сего учрежденіе, важности сего управленія сходственное и благоразумнымъ его усмотрѣніямъ сообразное.

«Разсмотрѣвъ учрежденіе, вслѣдствіе сего отъ него Намъ представленное, Мы съ удовольствіемъ видѣли, что точность и постепенность исполненія соединяется въ немъ съ зрѣлымъ уваженіемъ всѣхъ дѣлъ въ Совѣтѣ подъ непосредственнымъ начальствомъ Главнаго Директора.

«Въ порядкѣ предначертанія и производства разныхъ устроеній, въ вѣрности отчетовъ, въ точности управленія, въ дѣятельности надзора, полагаются надежныя и достаточныя правила.

«Для образованія способныхъ исполнителей учреждается особенный Институтъ, въ коемъ юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будутъ всѣ источники наукъ, ей свойственныхъ.

«Для поощренія тѣхъ, кои пожелаютъ предопредѣлить себя въ сей родъ службы, полагаются разныя награды и поощренія.

«На сихъ основаніяхъ составленное учрежденіе признавъ управленію сей части и общей пользѣ совершенно сходственнымъ и утвердивъ оное со всѣми принадлежащими къ нему положеніями и штатами, предоставили Мы Главному Директору приводить оное постепенно въ исполненіе, бывъ удостовѣрены, что въ отличной ревности его и любви къ Отечеству употребитъ онъ всѣ усилія къ достиженію степени совершенства, на коемъ часть сію видѣть Мы желаемъ».

Штатъ управленія водяными и сухопутными сообщеніями являлся въ слѣдующемъ видѣ:

§ 1. Для лучшаго управленія внутренними и сухопутными сообщеніями они раздѣляются на 10 округовъ.

§ 2. Водяными и сухопутными сообщеніями управляетъ Главный Директоръ.

§ 3. Учреждается Совѣтъ.

§ 4. Членый Совѣта суть:

Главный Директоръ и три совѣтника, кои вмѣстѣ суть Генералъ-Инспекторы водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній.

§ 5. Учреждается Корпусъ Инженеровъ, коему быть на положеніи воинскомъ.

§ 6. Корпусъ сей будутъ составлять: 5 Генералъ-Инспекторовъ, 10 Окружныхъ Начальниковъ, 15 Управляющихъ-Директоровъ, 20 Директоровъ-производителей работъ, 30 Инженеровъ 1-го класса, 45 — 2-го класса, 7 — 3-го класса.

Генералъ-Инспекторы должны были быть въ чинѣ не ниже генералъ-лейтенанта. Окружные Начальники—не ниже генералъ-маіора, Управляющіе-Директоры—не ниже полковника, Директоры-производители работъ—подполковника, Инженеры 1-го класса—маіора, 2-го—капитана и 3-го—поручика. Мундиръ для инженеровъ былъ назначенъ военнаго покроя, темнозеленаго сукна съ чернымъ бархатнымъ воротникомъ и красною выпушкою.

Мѣстопребываніе Главнаго Директора, а также и Совѣта, было назначено въ Твери, «яко пунктѣ, важнѣйшемъ въ отношеніи къ столицѣ». Значеніе Совѣта опредѣлялось слѣдующимъ (§ 60): «никакая работа не должна быть принимаема безъ предварительнаго разсмотрѣнія и сужденія въ Совѣтѣ».

При Главномъ Директорѣ была учреждена Экспедиція, раздѣленная на три разряда, причемъ каждый разрядъ состоялъ изъ трехъ отдѣленій; первый разрядъ вѣдалъ водяныя сообщенія, второй разрядъ—сухопутныя и третій разрядъ—торговые порты [1]).

---

[1]) Полное Собраніе Законовъ. 1809 г., томъ XXX, 23996.

Раздѣленіемъ всѣхъ путей сообщенія на 10 округовъ, въ составъ коихъ входили губерніи Европейской Россіи, Финляндія (VIII округъ), Сибирь (X округъ) и Кавказскій край, было положено основаніе мѣстному управленію внутренними путями сообщенія.

Личный составъ каждаго округа былъ слѣдующій: Окружный Начальникъ, Директора-управляющіе, Директора, производители работъ, Инженеры 1, 2 и 3 классовъ и Канцелярія, состоящая изъ Правителя Канцеляріи, регистраторовъ, чертежниковъ и копіистовъ.

Всѣ работы по постройкѣ, улучшенію и поддержанію сооруженій состояли подъ вѣдѣніемъ Начальниковъ Округовъ. Директора-управляющіе, подчиняясь Окружнымъ Начальникамъ, были заняты преимущественно составленіемъ проектовъ и смѣтъ новыхъ дорогъ, каналовъ, мостовъ, шлюзовъ и другихъ работъ на водяныхъ путяхъ Округа. Директора-производители работъ были обязаны производить лично всѣ важнѣйшія работы. Инженеры 1 и 2 классовъ надзирали за работами, порученными имъ Директорами-производителями работъ.

Инженеры 3 класса состояли при Окружныхъ Начальникахъ и были преимущественно назначаемы для снятія на планъ и нивеллированія мѣстностей, а также для надзора за работами. Для успѣшнаго производства работъ были учреждены мастерскія бригады, состоявшія изъ офицеровъ и мастеровъ: шлюзовыхъ, плотничьихъ, каменнаго и кузнечнаго дѣла, фашинной кладки, землекоповъ, дерноукладчиковъ, шлюзвахтеровъ — рядовыхъ и ихъ помощниковъ. Для полицейскаго же надзора какъ по водянымъ, такъ и по сухопутнымъ сообщеніямъ учреждались полицейскія команды, состоявшія изъ смотрителей въ чинѣ VIII—XII клас., унтеръ-офицеровъ, рядовыхъ и лоцмановъ. Хозяйственная часть управленія Округами находилась въ завѣдываніи Начальниковъ Округовъ. Всѣ расходныя книги денежныхъ суммъ и матеріаловъ Начальникъ Округа препровождалъ въ концѣ каждаго года къ Главному Директору, а сей послѣдній отсылалъ ихъ въ Главную Коммиссію по повѣркѣ счетовъ, учрежденную при Совѣтѣ.

Окружные Начальники должны были ежемѣсячно доносить обо всемъ Главному Директору, производить два раза въ годъ осмотръ округовъ и о послѣдствіяхъ осмотровъ доносить Главному Директору.

Первыми на должности начальниковъ округовъ были назначены:

I округа (и. д.)—полковникъ Сабиръ.

II—камергеръ Леонтьевъ, впослѣдствіи опредѣленный въ Корпусъ инженеръ-генералъ-маіоромъ.

III—свиты Его Величества генералъ-маіоръ Антонъ Ивановичъ Герардъ [1]).

Такимъ образомъ съ «Учрежденіемъ о управленіи путей сообщенія» дорожное дѣло въ Россіи было централизовано, и для лицъ, призванныхъ къ завѣдыванію имъ, даны правила относительно исполненія возложенныхъ на нихъ обязанностей.

Первые шаги вновь созданнаго учрежденія были крайне трудны: не имѣлось ни свѣдѣній, ни людей, необходимыхъ для организаціи работъ. Чтобы скорѣе образовать нужный контингентъ людей, Главный Директоръ дѣятельно принялся за сформированіе Корпуса Инженеровъ.

Въ этотъ Корпусъ охотно принимались всѣ, изъявлявшіе желаніе перейти туда изъ крѣпостнаго Инженернаго Корпуса. За недостаткомъ такихъ офицеровъ, Главный Директоръ испросилъ Высочайшее соизволеніе на зачисленіе въ Корпусъ военными чинами нѣкоторыхъ гражданскихъ чиновъ, знакомыхъ съ дѣломъ на практикѣ или почему либо полезныхъ Корпусу.

Указомъ 22 марта 1810 г. на это послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе [2]). Тогда же были зачислены въ Корпусъ инженеровъ вышеупомянутый камергеръ Леонтьевъ и камеръ-юнкеръ Саблуковъ генералъ-маіорами и впослѣдствіи стат. совѣтн. Ваксель, Правитель Канцеляріи Со-

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 124—246, 1809 г. (о новомъ учрежденіи управленія водяными и сухопутными сообщеніями и предварительныхъ распоряженіяхъ по предмету сформированія корпуса инженеровъ).

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 228—208, 1826 г.

вѣта,—полковникомъ, съ порученіемъ исправлять должность начальника IX Округа путей сообщенія.

Раньше прочихъ открылъ свои дѣйствія, а именно 1 мая 1810 г., I-й Округъ путей сообщенія, причемъ были упразднены конторы Вышневолоцкая, Боровичская и Экспедиція Ладожскаго канала. Ихъ мѣста заступили Директора-Управляющіе [1]).

Бывшій Департаментъ Водяныхъ Коммуникацій прекратилъ свои занятія къ 1 января 1810 г. и всѣ дѣла его были перевезены въ Тверь. Совѣтъ Управленія открылъ свои засѣданія въ началѣ 1810 г. Членами Совѣта, кромѣ самого Главнаго Директора, — Принца Ольденбургскаго, были назначены: генералъ-лейтенанты Ф. П. Деволантъ и Х. И. Трузсонъ и генералъ-маіоръ И. И. Завалишинъ (въ должности Генералъ-Инспектора и члена Совѣта).

Должность Правителя Канцеляріи Совѣта занялъ стат. совѣтн. Ваксель [2]).

Въ виду большаго количества возникавшихъ по Управленію вопросовъ, явилось совершенно невозможнымъ придерживаться первоначальнаго постановленія о предварительномъ разсмотрѣніи Совѣтомъ всѣхъ предположеній по Управленію. Дѣятельность Совѣта была поэтому ограничена. На него было возложено лишь разсмотрѣніе проектовъ гидравлическихъ работъ и сооруженій, а также распоряженія общаго характера.

При Совѣтѣ учреждена была библіотека спеціальныхъ сочиненій по гидротехникѣ, кабинетъ моделей и чертежная.

Въ 1809 году Главный Директоръ приступилъ къ осуществленію одного изъ важнѣйшихъ предначертаній учрежденія, а именно открытію Института «для пріуготовленія юношества и образованія инженеровъ», который былъ учрежденъ въ Петербургѣ на слѣдующихъ основаніяхъ:

Правомъ поступленія туда пользовались юноши не моложе 15 лѣтъ, здороваго тѣлосложенія, умѣющіе говорить

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 228—208, 1826 г.
[2]) Тамъ же.

и писать по-русски и по-французски. Число воспитанниковъ не должно было превышать 80. Курсъ ученія былъ назначенъ четырехлѣтній и.окончившіе выпускались инженерами 3 класса.

Институтъ былъ «на положеніи воинскомъ». Во главѣ Института стоялъ Инспекторъ въ чинѣ не ниже генералъ-маіора. Для преподаванія назначались: 2 профессора чистой математики, 2—прикладной и строительной математики, 1—гидрографіи рѣкъ въ Государствѣ и статистики, до сего относящейся, 1—рисовальнаго искусства и архитектуры, причемъ всѣ означенные профессора должны были имѣть чинъ не ниже маіора.

Независимо отъ учебнаго персонала, при Институтѣ находились: смотритель (въ чинѣ капитана) за всѣми мастерскими, надзиратель за кабинетомъ машинъ и инструментовъ и библіотекою, экономъ (капитанъ); затѣмъ Канцелярія и при ней 2 переводчика, а также Комиссія изъ трехъ инженеровъ, назначаемыхъ по усмотрѣнію Главнаго Директора, для разсмотрѣнія рабочихъ отчетовъ по художественной части [1]).

Инспекторомъ Института Корпуса Инженеровъ былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Августъ Августовичъ Бетанкуръ, находившійся до 1808 года на службѣ Испанскаго правительства и пользовавшійся европейскою извѣстностью, какъ механикъ-строитель; Директоромъ же—французскій подданный Сеноверъ [2]), съ чиномъ генералъ-маіора. На должности профессоровъ были приглашены Ремизонъ, академикъ Висковатовъ и Тромбаръ [3]).

Въ виду недостатка профессоровъ, генералъ Бетанкуръ, пользуясь обѣщаніемъ, даннымъ Императоромъ Наполеономъ Императору Александру I въ Тильзитѣ, обратился къ Директору Парижской школы дорогъ и мостовъ (École

---

[1]) Полное Собраніе Законовъ. 1809 г., т. XXX, 23996.

[2]) Директоръ занималъ въ Институтѣ второстепенное положеніе, будучи подчиненъ Инспектору. Обязанность его составляло общее наблюденіе за дисциплиною и хозяйственною частью.

[3]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 132—24, 1810 г. (О сформированіи корпуса инженеровъ Путей Сообщенія).

des ponts et chaussées) Лесажу, съ просьбою прислать нужныхъ людей. Во исполненіе этой просьбы главный директоръ мостовъ и дорогъ во Франціи, графъ Моле, рекомендовалъ русскому послу въ Парижѣ, князю Куракину, инженеровъ: Фабра и извѣстнаго геометра Базена, и двухъ воспитанниковъ школы, окончившихъ курсъ: Потье и Дестрема. 22 іюля 1810 года лица эти были зачислены Высочайшимъ приказомъ въ русскую службу: Фабръ и Потье въ Институтъ, а Базенъ и Дестремъ въ распоряженіе Херсонскаго генералъ-губернатора, герцога де-Ришелье.

Для Института на Высочайше пожалованныя суммы былъ купленъ домъ князя Юсупова за 350.000 руб., къ октябрю 1810 года ремонтированъ и передѣланъ соотвѣтственно своему назначенію. На содержаніе Института ассигновано было по 50.000 руб. въ годъ. Въ мартѣ и августѣ того же года были доставлены выписанные изъ Парижа инструменты и спеціальныя книги, всего на сумму 36.822 руб. 13 коп. [1]).

Въ вѣдомостяхъ обѣихъ столицъ были помѣщены объявленія объ открытіи пріема въ Институтъ Корпуса Инженеровъ. Къ пріемнымъ экзаменамъ явилось 62 желающихъ, изъ нихъ поступило 30 человѣкъ, причемъ еще 8 было дозволено посѣщать уроки, но безъ права носить мундиръ.

Воспитанники раздѣлялись на четыре бригады (класса).

1 ноября 1810 г. состоялось торжественное открытіе Института Корпуса Инженеровъ, а 3 ноября начались въ немъ занятія.

Къ этому періоду усиленной дѣятельности вѣдомства относится еще одно существенное законоположеніе.

Такъ какъ передача дорогъ изъ завѣдыванія начальниковъ губерній нѣсколько замедлилась, то дѣятельность Главнаго Управленія первоначально была направлена исключительно къ улучшенію водяныхъ сообщеній. Съ этою цѣлью, помимо составленія наказовъ и инструкцій начальникамъ округовъ по исполненію ими своихъ обязанностей,

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 228—208, 1826 г.

было обращено вниманіе и на самый порядокъ судоходства по важнѣйшему въ то время водному пути—Маріинской системѣ, и составленъ соотвѣтствующій проектъ правилъ. Проектъ этотъ былъ разсмотрѣнъ Государственнымъ Совѣтомъ, въ соединенномъ засѣданіи Департаментовъ Законовъ и Государственной Экономіи и, по нѣкоторомъ исправленіи, удостоился Высочайшаго одобренія. 29 октября 1810 года послѣдовалъ Высочайшій манифестъ: «объ утвержденіи учрежденія о судоходствѣ относительно системы водъ рѣки Волги чрезъ Вышневолоцкій каналъ до Петербурга съ принадлежащимъ къ нему наставленіемъ судоходной расправы и штатовъ сей расправы».

Въ манифестѣ значилось: «Внутреннее судоходство, составляя весьма важную отрасль государственной промышленности, требуетъ постоянныхъ правилъ въ устройствѣ его и движеніи». Цѣлью же учрежденія судоходной расправы было постановлено: «дать болѣе успѣха судоходству».

Въ вѣдѣніе судоходной расправы были переданы всѣ дѣла, касающіяся споровъ и тяжбъ между судохозяевами, приказчиками, рабочими и проч. До тѣхъ поръ подобныя дѣла разбирались окружными начальниками и чинами путей сообщенія, что отвлекало ихъ отъ исполненія ихъ прямыхъ обязанностей.

Составъ судоходной расправы былъ слѣдующій: предсѣдатель, 16 членовъ, секретарь, 4 помощника секретаря и 10 маклеровъ. Предсѣдатель утверждался въ своемъ званіи Главнымъ Директоромъ, на 3-хъ лѣтній срокъ, по выбору его обществомъ изъ купцовъ 1-й гильдіи. Точно также избирались изъ купцовъ 1 и 2 гильдій обществами: Гжатскимъ, Ярославскимъ, Рыбинскимъ, Усть-Мологскимъ, Корчевскимъ, Тверскимъ, Ржевскимъ, Новоторжскимъ, Вышневолоцкимъ, Боровицкимъ, Новгородскимъ и Новоладожскимъ члены расправы и маклера — срокомъ на одинъ годъ.

Выборы должны были заканчиваться къ 15 января каждаго года. Секретари и ихъ помощники опредѣлялись Главнымъ Директоромъ безсмѣнно.

На содержаніе расправы былъ предназначенъ судоходный сборъ, а именно съ каждой барки—1 руб. и съ человѣка и лошади по 5 коп. Сборы производились, въ присутствіи члена расправы, секретарями, въ отдѣленіяхъ расправы, именно: Рыбинскѣ, Твери, Вышнемъ-Волочкѣ, Опеченскомъ Рядкѣ и Новой Ладогѣ. Мѣстопребываніемъ судоходной расправы назначалась Тверь, гдѣ обязательно должны были находиться предсѣдатель, 4 члена, секретарь и 2 маклера. Въ отдѣленіяхъ находились три члена, помощникъ секретаря и 2 маклера.

За усердную и добросовѣстную службу были назначаемы награды. Предсѣдателю, по выслугѣ трехлѣтія,—медаль на Владимірской лентѣ, а за выслугу трехъ трехлѣтій—чинъ коммерціи совѣтника. Члены получали похвальные аттестаты, а по выслугѣ пяти сроковъ—медаль. Кромѣ дѣлъ, касающихся разбора тяжбъ между хозяевами и рабочими, къ вѣдѣнію судоходной расправы были отнесены: наблюденіе за договорами, за покупкою и продажею судовъ и грузовъ и проч. Дѣла рѣшались большинствомъ голосовъ.

Для правильной постановки дѣла управленія въ округахъ и для единообразія управленія, Принцъ Ольденбургскій счелъ нужнымъ въ концѣ 1810 года созвать въ Тверь начальниковъ всѣхъ округовъ. Здѣсь имъ были даны общія правила для сношеній, указаны способы и средства въ продолженіи гидротехническихъ работъ и сооруженій и точно назначены сроки представленія проектовъ. Равнымъ образомъ были строго опредѣлены границы каждаго округа, съ обозначеніемъ водныхъ системъ, входящихъ въ его составъ, и вмѣнено въ обязанность каждому начальнику округа имѣть подробную карту своего округа.

Главный Директоръ призналъ нужнымъ войти въ непосредственныя сношенія съ купцами, какъ съ лицами, близко знакомыми съ условіями судоходства, чтобы воспользоваться ихъ опытностью въ дѣлѣ улучшенія этихъ условій. Поэтому купечество было приглашено въ Тверь для личныхъ объясненій, причемъ желающимъ предоставлялось заявить свои мнѣнія особыми записками.

Пріобрѣвъ, такимъ образомъ, близкое знакомство съ достоинствами и недостатками водяныхъ сообщеній, Принцъ Ольденбургскій могъ дать опредѣленное и цѣлесообразное направленіе дѣятельности вѣдомства по ихъ улучшенію. Были выработаны правила для судоходовъ, урегулировавшія движеніе плотовъ и лѣсныхъ гонокъ черезъ Ладожскій каналъ, а также правила относительно сплава лѣса по рѣкамъ Сяси и Тихвинкѣ и по малымъ озерамъ и и рѣчкамъ Новгородской губерніи.

Такимъ образомъ, въ продолженіе 1810, 1811 и отчасти 1812 гг. дѣятельность Управленія главнымъ образомъ сосредоточивалась на улучшеніи водяныхъ сообщеній.

При образованіи округовъ водяные пути были крайне несовершенны. Напримѣръ въ 10 году между Рыбинскомъ и Петербургомъ осталось зимовать болѣе 4.900 судовъ, въ томъ числѣ близъ Твери въ Тверцѣ свыше 3.000 судовъ [1]).

Особенное вниманіе было обращено на Вышневолоцкую систему, «какъ важнѣйшую по числу судовъ, по привычкѣ купечества и по количеству груза. Однимъ симъ путемъ снабжалась столица» [2]).

Затѣмъ было приступлено къ улучшенію судоходства по Ладожскому каналу. Каналъ этотъ, не смотря на значительныя суммы, издержанныя на него (до 1785 г. всего 5.341.847 руб.), пришелъ къ этому времени въ крайнее запущеніе. Съ 1797 г. каждогодно отпускалось на его содержаніе по 66.753 руб.; въ 1809 г. было отпущено еще 40.000 руб., а затѣмъ въ 1810 г.—150.000 руб. Кромѣ этихъ суммъ, Главный Директоръ испросилъ еще 250.000 руб. на производство работъ по очисткѣ и углубленію канавъ, устройству шлюзовъ и Черниговскаго водоспуска. Работы эти производились въ 1810—1811 гг.

Точно также производились работы по улучшенію канала Сяськаго, оконченнаго въ 1802 г., но тре-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 228—208 1826 г. (Изъ всепод. отчета Принца Ольденбургскаго).

[2]) Тамъ же.

бовавшаго значительнаго улучшенія, затѣмъ каналовъ Свирскаго, Сиверсова и проч. Было предпринято выравниваніе дна въ Боровичскихъ порогахъ. Петербургскіе каналы, бывшіе до 1803 г. въ завѣдываніи городской полиціи, поступили въ вѣдѣніе Начальника I Округа. Въ 1811 году они были переданы военному губернатору, за исключеніемъ Лиговскаго водопровода, оставшагося въ вѣдѣніи Управленія путей сообщенія. Въ тотъ же періодъ времени былъ улучшенъ Тверецкій бечевникъ и укрѣплены берега р. Луги.

Главнѣйшіе порты Черноморскіе, Одесскій и Очаковскій, были въ вѣдѣніи военнаго губернатора, герцога де-Ришелье, въ распоряженіе котораго, какъ сказано выше, были откомандированы французскіе инженеры Базенъ и Дестремъ.

Изъ работъ по сухопутнымъ сообщеніямъ особеннаго вниманія заслуживаютъ работы на Военно-Грузинской дорогѣ. Постройка военной дороги въ Грузію была начата въ 1803 г., на что было отпущено 71.028 руб. 50 коп. Въ 1809 г. генералъ-лейтенантъ Тормасовъ, Главноуправляющій Кавказомъ, обратился въ Управленіе путей сообщенія за дополнительными суммами по устройству дороги. Суммы были ему отпущены въ размѣрѣ 49.860 руб. 15 коп. мѣдною монетою и 16.660 руб. серебряною монетою. Работы производились подъ руководствомъ Начальника Кавказскаго Округа.

Расходы по Управленію за эти первые годы его существованія были крайне невелики, а именно: въ 1810 году отпущено 2.310.000 р., израсходовано 1.980.000 руб., въ 1811 г. отпущено 3.000.000 р., израсходовано 3.050.00 руб.; въ 1812 г. отпущено 4.680.000 р., израсходовано 3.800.000 р.

Но вновь созданному Управленію не удалось спокойно развивать свою дѣятельность. Наступившій 1812 годъ принудилъ закрыть Экспедицію и «прекратить всѣ ея упражненія». Учрежденная вмѣсто Экспедиціи временная Канцелярія сперва была помѣщена въ Рыбинскѣ, а затѣмъ переведена въ Череповецъ.

Главный Директоръ Принцъ Ольденбургскій былъ отозванъ въ армію. Уѣзжая, Его Высочество отдалъ, 25 марта 1812 года, слѣдующій приказъ:

«По особой Высочайшей Государя Императора волѣ, слѣдуя на сихъ дняхъ при Лицѣ Его Величества въ армію, я не могу не изъявить всему ввѣренному Корпусу инженеровъ путей сообщенія, сколь для меня чувствительно, что я на нѣкоторое время отъ управленія сею частію отказываюсь. Имѣвъ въ каждомъ членѣ сего Корпуса лучшихъ моихъ сотрудниковъ, я всегда вмѣнялъ въ отличную честь начальствовать онымъ. Временное отсутствіе мое лишаетъ меня сего удовольствія, но, тѣмъ не менѣе, я долженъ возвѣстить всему Корпусу сему, что ежели настоящія занятія мои и не дозволятъ мнѣ непосредственно имѣть надъ нимъ команду, которая въ полномъ видѣ ввѣряется въ отсутствіе мое старшему Генералъ-Инспектору Корпуса и отличнѣйшему по достоинствамъ и знаніямъ генералъ-инженеру Деволанту, то сіе однакожъ не препятствуетъ мнѣ сохранить всѣ тѣ права, какія главному начальнику принадлежатъ.

«По точному Высочайшему соизволенію, я не оставлю званія Главнаго Директора путей сообщенія и въ мое отсутствіе, и при первой возможности приму сіе начальство паки; я могу удостовѣрить весь Корпусъ, что по отличному уваженію, какое я всегда къ нему имѣю, случай сей будетъ для меня наипріятнѣйшимъ.

«Между тѣмъ я ничего столько не желаю, какъ чтобы сей Корпусъ пребылъ въ томъ устройствѣ, въ какомъ я его оставляю, относясь во всемъ въ небытность мою къ генералу Деволанту, какъ къ главному по мнѣ начальнику, чтобы всѣ чины Корпуса исполняли возложенныя на нихъ обязанности съ прежнимъ усердіемъ и точностію, и чтобы я по возвращеніи моемъ могъ имѣть удовольствіе найдти его въ полномъ порядкѣ во всѣхъ отношеніяхъ».

Надеждамъ Принца Ольденбургскаго снова вступить въ управленіе вѣдомствомъ, которое онъ такъ любилъ и которому посвятилъ много труда и энергіи, не суждено

было сбыться. Этотъ приказъ оказался прощаніемъ Принца съ вѣдомствомъ.

Въ ночь съ 14 на 15 декабря 1812 года Принцъ скончался отъ горячки, послѣ 8-ми дневной болѣзни.

Дѣятельность Принца Ольденбургскаго за сравнительно короткое время его управленія была чрезвычайно плодотворна. Принявъ управленіе Департаментомъ, учрежденіемъ, характеръ котораго еще не успѣлъ опредѣлиться, онъ оставилъ послѣ себя цѣлое вѣдомство, строго организованное, имѣющее опредѣленныя цѣли и задачи.

Генералъ Деволантъ.

Ф. П. ДЕВОЛАНТЪ

Правящій Должность Главнаго Директора Путей Сообщенія.

1812—1818.

Тип. А. И. Вильборгъ С.П.Б. Мьщ. 19

IV.

Управленіе путями сообщенія Ф. П. Деволанта и А. А. Бетанкура.

Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ. — Комитетъ о построеніи и содержаніи большихъ дорогъ въ Имперіи. — Раздѣленіе дорогъ на разряды. — Постройка первыхъ шоссейныхъ дорогъ. — Переводъ управленія въ С.-Петербургъ. — Учрежденіе рабочихъ бригадъ. — Работы въ военныхъ поселеніяхъ. — Организація содержанія шоссейныхъ дорогъ. — Работы на Ладожскомъ каналѣ. — Генералъ-лейтенантъ Августинъ Августиновичъ Бетанкуръ. — Образованіе Строительнаго Отряда. — Учрежденіе Военно-строительной школы и Школы кондукторовъ путей сообщенія. — Организація Департамента Путей Сообщенія.

Какъ видно изъ вышеприведеннаго приказа Принца Ольденбургскаго, временное управленіе путями сообщенія, за отозваніемъ Принца въ армію, было возложено на члена Совѣта генералъ-лейтенанта Деволанта.

Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ, происхожденіемъ голландецъ, былъ принятъ на русскую службу въ чинѣ маіора Екатериною II въ 1787 году. Въ 1792 году онъ былъ командированъ Императрицею на югъ для сооруженія укрѣпленій, гдѣ и пробылъ до самой смерти Императрицы.

По смерти Екатерины II, Деволантъ нѣкоторое время былъ не у дѣлъ и жилъ за границею, но при образованіи Департамента Водяныхъ Коммуникацій снова былъ призванъ къ дѣятельности; между прочимъ въ 1799 г., ознакомившись съ искусственными сооруженіями на водныхъ путяхъ, онъ представилъ выработанные имъ планы обходныхъ каналовъ Онежскаго и Ладожскаго озеръ.

25 декабря 1812 г. послѣдовалъ Высочайшій указъ о возложеніи управленія путями сообщенія на генералъ-

лейтенанта Деволанта. При этомъ Императору было угодно относительно Института выразиться: «Институтъ же будетъ состоять подъ особымъ Моимъ попеченіемъ». Такимъ образомъ инспекторъ Института генералъ Бетанкуръ былъ поставленъ въ непосредственное сношеніе по дѣламъ Института съ Императоромъ.

За время съ 1812 г. по 1816 г. дѣятельность Управленія была незначительна, въ виду недостаточности имѣвшихся въ его распоряженіи суммъ, вслѣдствіе народной войны 1812 года и послѣдовавшихъ за нею событій.

За этотъ періодъ времени слѣдуетъ отмѣтить данный на имя графа Салтыкова (предсѣдателя Комитета Министровъ) Высочайшій Указъ отъ 23 августа 1814 года. Этимъ Указомъ повелѣвалось: «Главному Директору, какъ представителю отдѣльнаго вѣдомства, надлежитъ присутствовать въ Комитетѣ Министровъ».

Съ 1816 года снова возобновляется правильная дѣятельность Управленія. Въ этомъ году былъ учрежденъ, подъ предсѣдательствомъ генерала отъ артиллеріи графа Аракчеева, особый Комитетъ о построеніи и содержаніи большихъ дорогъ въ Имперіи.

Названный Комитетъ занялся вопросомъ о сооруженіи въ Россіи, по примѣру заграничныхъ, насыпныхъ, каменныхъ шоссе (системы Трезаге), причемъ было постановлено впервые примѣнить такой способъ къ шоссе отъ Москвы до Петербурга.

Съ 1817 года въ Управленіе водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, сверхъ состоявшихъ уже на содержаніи казны 1.500 в. дорогъ С.-Петербургской губерніи, отошли еще дороги губерній Новгородской, Псковской и частью Тверской и Московской, всего до 3.187 1/4 в. [1]).

Всѣ дороги, сообразно съ ихъ важностью, были раздѣлены на 4 разряда; къ первому разряду отнесена дорога отъ Москвы до Петербурга; ко второму—главные

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 633—74, 1817 г. (Отчетъ генерала Деволанта по части сухопутныхъ сообщеній, поднесенный Государю Императору).

или генеральные тракты, идущіе отъ столицъ къ границамъ государства и связывающіе губернскіе города; къ третьему разряду отнесены дороги, соединяющія уѣздные города, и къ четвертому—проселочныя дороги.

Нѣкоторые участки вновь принятыхъ дорогъ были въ чрезвычайно дурномъ положеніи; такъ, напримѣръ, участокъ между Тверью и Москвою былъ принятъ отъ гражданскаго начальства «въ почти безпроѣздномъ состояніи» [1]).

Дороги, пролегавшія въ Петербургской губерніи, особенно чрезъ деревни: Каменку, Липицу, Ижору, Саблино и Тосно, нерѣдко затоплялись до такой степени, что вода доходила до самыхъ домовъ. Съ цѣлью устраненія этого было приступлено къ устройству осушительныхъ канавъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по мѣрѣ устроенія шоссе, проводились и объѣздныя дороги, какъ для того, чтобы не препятствовать проѣзду во время работъ на главномъ шоссе, такъ, въ особенности, для прогона скота [2]).

Работы по устройству шоссе Москва—С.-Петербургъ, съ каменной насыпью, требовали большихъ затратъ и трудовъ. На каждую версту шоссе требовалось до 650 куб. саженъ гравія, песку, щебня и проч., между тѣмъ какъ каждая куб. сажень матеріалу стоила отъ 10 до 15 р. Но тутъ на помощь Правительству пришло дворянство, особенно Новгородское. Помѣщики изъ дворянъ предложили тотъ же матеріалъ по цѣнѣ 2—6 р. съ куба [3]). Ширина шоссе была опредѣлена въ 4 саж.

Въ 1816 году, 30 апрѣля, по всеподданнѣйшему докладу правящаго должность Главнаго Директора, генералъ-лейтенанта Деволанта, отъ 4 сентября 1814 г.[4]), послѣдовало Высочайшее соизволеніе на переводъ Управленія

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 633—74, 1817 г. (Отчетъ генерала де-Волана по части сухопутныхъ сообщеній, поднесенный Государю Императору).

[2]) Тамъ же.

[3]) Тамъ же.

[4]) Докладъ этотъ былъ отложенъ разсмотрѣніемъ, согласно волѣ Государя, до Его возвращенія изъ заграницы.

изъ Твери въ С.-Петербургъ. Мотивомъ къ перемѣщенію послужила необходимость установленія болѣе близкихъ сношеній съ прочими Главными Управленіями и Министерствами, сосредоточенными въ С.-Петербургѣ, и отсутствіе надобности въ дальнѣйшемъ пребываніи Управленія въ Твери, въ виду учрежденія мѣстныхъ органовъ для надзора за судоходствомъ—судоходной расправы.

Для усиленныхъ работъ на сухопутныхъ дорогахъ, 5 іюня 1816 года были учреждены по Государственнымъ дорогамъ рабочія бригады. Каждая бригада приравнивалась батальону и дѣлилась на 4 роты или команды. Во главѣ роты стоялъ офицеръ въ чинѣ капитана или поручика, одна рота была составлена изъ рабочихъ разныхъ категорій, остальныя изъ простыхъ работниковъ или піонеровъ. На каждую бригаду полагалось 5 офицеровъ корпуса. Начальникомъ этой части, бригаднымъ командиромъ дорожныхъ военнорабочихъ батальоновъ путей сообщенія, былъ назначенъ 11 апрѣля 1817 года генералъ-маіоръ Вельяшевъ.

Послѣ такой организаціи рабочей силы, дѣятельность Управленія по устройству и улучшенію шоссе значительно развилась. Такъ, были произведены улучшенія на шоссе Петергофскомъ, Павловскомъ, Гатчинскомъ, а равно на дорогѣ Архангелогородской, отъ Шлиссельбургской заставы или Невскаго монастыря до первой станціи Мурзинки вдоль Рыбачьей деревни. Въ Стрѣльнѣ былъ построенъ большой водоспускъ, сооруженіе котораго стоило 24.000 р.; по Московскому тракту были построены два большихъ деревянныхъ моста, а на нѣкоторыхъ трактахъ деревянные мосты были замѣнены каменными [1]). Въ 1817 году новое шоссе было доведено до 37 в.

Кромѣ того производились работы по Военнымъ поселеніямъ подъ управленіемъ Главнаго Начальника надъ поселеніями войскъ графа Аракчеева, для чего, въ 1818 г.,

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 633—74, 1817 г., (Отчетъ генерала Деволанта по части сухопутныхъ сообщеній, поднесенный Государю Императору).

штатъ Инженернаго Корпуса былъ увеличенъ однимъ генераломъ, однимъ полковникомъ, однимъ маіоромъ и шестью поручиками.

Всѣ расходы на производство работъ по сухопутнымъ сообщеніямъ, считая въ томъ числѣ и суммы на удовлетвореніе крестьянъ Грузинской волости, занятыхъ для работъ, а также сформированіе военнорабочихъ батальоновъ, ихъ содержаніе, жалованье, разъѣзды чиновъ Управленія, канцелярскія и другія издержки, составили въ первый же годъ сумму 1.556.606 р. 50 коп. [1]).

Содержаніе въ порядкѣ готовой части новаго шоссе было возложено на нисшихъ служителей военнорабочей бригады, которымъ было присвоено наименованіе шоссекнехтовъ. Изъ нихъ были составлены особые отряды, по 12 человѣкъ, подъ начальствомъ унтеръ-офицера или дорожнаго надзорщика; каждый отрядъ вѣдалъ участокъ, протяженіемъ 6 верстъ. Два такихъ поста находились подъ надзоромъ инженера Корпуса П. С. На каждомъ посту была устроена каменная казарма, съ сараями для всѣхъ нужныхъ при работахъ инструментовъ. Такіе посты были учреждены до Ижоры [2]).

Вообще генералъ Деволантъ прилагалъ всѣ усилія для успѣшнаго производства работъ по шоссе, обращая вниманіе во время личныхъ осмотровъ на недостатокъ старанія со стороны служащихъ.

Изъ водяныхъ сообщеній въ этотъ періодъ времени наибольшее вниманіе было обращено на Ладожскій каналъ. При личномъ обозрѣніи каналовъ генералъ Деволантъ пришелъ къ убѣжденію, что Ладожскій каналъ необходимо углубить на 7 футовъ ниже воды озера со стороны Ладоги, въ виду наносныхъ песчаныхъ мелей между Кривоколѣнскимъ и Кабонскимъ водоспусками [3]). Изысканія были поручены Директору-управляющему, пол-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 633 — 74, 1817 г. (Отчетъ генерала де-Воланта по части сухопутныхъ сообщеній, поднесенный Государю Императору).

[2]) Тамъ же.

[3]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 312—7, 1818 г. (Объ обозрѣніи каналовъ генераломъ де-Волантомъ Ладожскаго, Сяськаго и Свирскаго).

ковнику Попову [1]), въ помощники ему былъ назначенъ маіоръ Эмме. Для надзора за производимыми работами, къ каждому мѣстному инспектору было прикомандировано по 2 чиновника бригады и по 2 кондуктора изъ Шлиссельбургской школы гидротехниковъ [2]). Для приготовленій къ работамъ было отпущено 74.000 руб., въ томъ числѣ и за лѣсъ, потребный на устройство школы. Изъ прочихъ каналовъ, по мнѣнію Деволанта, Свирскій былъ въ очень хорошемъ положеніи, берега же Сясьскаго обваливались и требовали исправленія. При осмотрѣ генералъ Деволантъ нашелъ недостаточнымъ надзоръ за судоходствомъ по р. Невѣ и считалъ нужнымъ завести разъѣздную полицію изъ 10—12 конныхъ [3]).

Ко времени управленія Деволанта относится послѣдовавшее 15 мая 1817 года измѣненіе въ формѣ чиновъ вѣдомства: красныя выпушки замѣнены свѣтлозелеными.

Генералъ Деволантъ не успѣлъ довести до конца начатыхъ имъ сооруженій. Онъ умеръ 30 ноября 1818 года.

Послѣ кончины генерала Деволанта временное управленіе путями сообщенія было поручено, 3 декабря того же года, Совѣту Путей Сообщенія [4]).

Членами Совѣта въ то время состояли генералъ-маіоры: Завалишинъ, Леонтьевъ, Саблуковъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Серебряковъ, и позднѣе, съ 1-го февраля 1819 г., генералъ-маіоръ Вельяшевъ.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 312—7, 1818 г. (Объ обозрѣніи каналовъ генераломъ де-Волантомъ Ладожскаго, Сясьскаго и Свирскаго).

[2]) Школа эта, подъ названіемъ Главной Гидротехнической Школы, была учреждена Совѣтомъ Управленія Путей Сообщенія, по проекту генералъ-маіора Леонтьева, 19-го іюня 1816 г.; она предполагалась на 150 солдатскихъ дѣтей (№ 312—7, 1818 г.).

[3]) Тамъ же.

[4]) Выписка изъ журнала Комитета Министровъ:

3-го декабря 1818 года.

«Слушана записка Совѣта Путей Сообщенія отъ 30-го ноября, за № 49, внесенная въ журналъ Комитета подъ № 401, о кончинѣ инженеръ-генерала Деволанта. Комитетъ положилъ: довести о семъ до Высочайшаго свѣдѣнія, а до того времени, пока не будетъ назначенъ преемникъ генерала Деволанту, управленіе сею частью возложить на Совѣтъ Путей Сообщенія; о чемъ къ исполненію и дать ему знать, выпискою изъ сего журнала". № 2879 въ Совѣтъ Путей Сообщенія.

Augustin de Betancourt

А. А. БЕТАНКУРЪ

Главный Директоръ Путей Сообщенія.

1818—1822.

ТИПЪ. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

Совѣтъ управлялъ всѣми дѣлами вѣдомства до 1 апрѣля 1819 г., когда Высочайшимъ указомъ на должность Главнаго Директора былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Августинъ Августиновичъ Бетанкуръ, бывшій Инспекторъ Института Корпуса.

Какъ человѣкъ, въ продолженіе 9 лѣтъ руководившій Институтомъ,—единственнымъ учебнымъ заведеніемъ, снабжавшимъ вѣдомство инженерами-спеціалистами, генералъ Бетанкуръ ясно видѣлъ, насколько незначительно ихъ число по сравненію съ потребностями вѣдомства. Желая одновременно и повысить общій уровень научнаго образованія чиновъ Корпуса, и дать вѣдомству какъ можно большее число техниковъ, Главный Директоръ представилъ Императору всеподданнѣйшій докладъ объ образованіи Строительнаго Отряда. Докладъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ 17 апрѣля 1819 года. Согласно этому докладу, въ Корпусъ инженеровъ п. с. могли быть принимаемы лишь лица, получившія научное образованіе, всѣ же прочія, поступившія изъ другихъ вѣдомствъ, не получившія спеціальнаго образованія, но знакомыя съ дѣломъ практически, зачислялись въ Строительный Отрядъ военно-рабочей бригады п. с., въ которомъ чины, мундиръ и жалованье были приравнены къ таковымъ же въ Корпусѣ инженеровъ. Офицеры Строительнаго Отряда имѣли званіе офицеровъ-строителей.

Не довольствуясь этимъ, видя недостатокъ технических учебныхъ заведеній, генералъ Бетанкуръ представилъ на Высочайшее утвержденіе проектъ объ образованіи Военно-строительной школы и Школы кондукторовъ путей сообщенія.

Оба эти учебныя заведенія были задуманы по образцу Военно-сиротскаго дома. Высочайшее утвержденіе послѣдовало 1 мая 1820 г. Учрежденіе Военно-строительной школы имѣло цѣлью дать вѣдомству офицеровъ-строителей, способныхъ къ практическому производству всякаго рода работъ, водяныхъ, сухопутныхъ, а также и постройкѣ зданій. Въ школу принималось не свыше 100 человѣкъ, въ возрастѣ отъ 16 до 19 лѣтъ, воспитанни-

камъ былъ присвоенъ унтеръ-офицерскій мундиръ военнорабочей бригады. Выпускались изъ школы въ Строительный Отрядъ съ чиномъ прапорщика. Отличнѣйшіе изъ воспитанниковъ, по окончаніи курса въ школѣ, переводились для пополненія ихъ образованія въ Институтъ [1]). Въ курсъ входило черченіе плановъ и картъ, съемка на планѣ и нивеллированіе, полевая фортификація и математика (ариѳметика, геометрія, тригонометрія и алгебра до уравненій 2-й ст.). Во главѣ школы стоялъ Директоръ изъ штабъ-офицеровъ Корпуса Инженеровъ. Въ числѣ преподавателей было также два офицера, обучавшіе воспитанниковъ строевой службѣ, затѣмъ экономъ и казначей. При школѣ были библіотека и больница.

Школа кондукторовъ путей сообщенія, учрежденная въ Петербургѣ, имѣла своимъ назначеніемъ подготовить производителей работъ, мастеровъ, а также и писцовъ для Департамента. Въ школу принимались не болѣе 300 человѣкъ, изъ солдатскихъ дѣтей, въ возрастѣ 8 — 10 лѣтъ; воспитанники дѣлились на три возраста:

третій	отъ	8	до	11 лѣтъ
второй	»	11	»	14 »
первый	»	14	»	— »

Директоромъ школы назначался штабъ-офицеръ Корпуса, въ помощь ему три оберъ-офицера, съ званіемъ класныхъ инспекторовъ.

Организація внутренняго управленія была та же, какъ и въ Военно-строительной школѣ, но сверхъ библіотеки и больницы въ Школѣ кондукторовъ путей сообщенія была еще мастерская деревянныхъ, желѣзныхъ и каменныхъ работъ.

Курсъ, чрезвычайно ограниченный (чтеніе, чистописаніе по ланкастерской системѣ, съемка плановъ, черченіе, практическая тригонометрія, геометрія и ариѳметика), продолжался отъ 4 до 6 лѣтъ. Кончившіе курсъ со званіемъ кондуктора путей сообщенія I класса выпускались

---

[1]) 18-го мая 1822 г. впервые были допущены 7 воспитанниковъ школы къ слушанію лекцій въ Институтѣ, въ числѣ ихъ находился и П. П. Мельниковъ, впослѣдствіи Министръ Путей Сообщенія.

старшими унтеръ-офицерами, II класса—младшими унтеръ-офицерами, остальные — писцами въ званіи піонеровъ и просто рядовыми піонерами.

Такимъ образомъ, съ расширеніемъ дѣла, вѣдомство озабочивалось подготовленіемъ нужныхъ для себя людей.

Вѣдомство росло и все болѣе и болѣе пріобрѣтало организацію военнаго учрежденія. Желая измѣнить организацію Управленія соотвѣтственно общему учрежденію Министерствъ, а также окончательно придать ему характеръ военнаго вѣдомства, генералъ Бетанкуръ представилъ Государю проектъ преобразованія, руководствуясь организацією новообразованнаго Главнаго Штаба. 28 мая 1820 г. былъ Высочайше утвержденъ, на три года, въ видѣ опыта, проектъ преобразованія. Состоявшая при Главномъ Директорѣ Экспедиція была переименована въ Департаментъ Путей Сообщенія. Въ завѣдываніе Департамента были переданы всѣ дѣла хозяйственныя, включая и содержаніе различныхъ зданій, принадлежащихъ Управленію, полиція судоходства и отчетность въ суммахъ; дѣла по разсмотрѣнію проектовъ и смѣтъ разныхъ сооруженій перешли въ особо образованныя Комиссіи изъ инженеровъ, и, наконецъ, для производства дѣлъ, относящихся собственно до Корпуса инженеровъ, Строительнаго отряда, Рабочихъ батальоновъ, командъ, распредѣленныхъ по округамъ, и вообще для веденія дѣлъ военнаго управленія, учреждено Дежурство.

Надъ этими учрежденіями былъ поставленъ Совѣтъ; но, въ отличіе отъ прежней его дѣятельности, по новому положенію онъ долженъ былъ существовать «не для того, чтобы разсматривать дѣла всякаго рода, еще менѣе разбирать всѣ входящія бумаги, единственно отвлекающія вниманіе отъ разсмотрѣнія предметовъ особливой важности, кои одни и должны были передаваться на уваженіе сего учрежденія». При этомъ также установлено было, что въ отсутствіе Главнаго Директора обязанности его должны исполняться не Совѣтомъ въ полномъ его составѣ, какъ было ранѣе, а старшимъ Генераломъ-Инспекторомъ «по тѣмъ постановленіямъ и съ тѣми ограниче-

ніями», какія будутъ признаны Директоромъ необходимыми.

При Главномъ Директорѣ была учреждена Особенная Канцелярія, въ которой зарегистровывались поступающія въ Управленіе на его имя бумаги и сосредоточивалось производство по общимъ дѣламъ, не относящимся къ кругу вѣдомства спеціальныхъ учрежденій, и назначены чиновники особыхъ порученій. Послѣдніе, состоя «подъ распоряженіемъ Главнаго Директора», назначались «для изслѣдованія на мѣстѣ запутанныхъ дѣлъ, кои должны быть объяснены; для узнанія на мѣстѣ, въ надобности, обстоятельствъ, дошедшихъ до свѣдѣнія Главнаго Директора; наконецъ, для разсмотрѣнія и изслѣдованія тѣхъ дѣлъ, которыя препоручилъ имъ Главный Директоръ». Таковы были преобразованія, выполненныя генераломъ Бетанкуромъ по учебной части и центральному управленію. Мѣстная же дѣятельность вѣдомства по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ заключалась главнымъ образомъ въ продолженіи работъ, начатыхъ при генералѣ Деволантѣ, по постройкѣ шоссе Москва-Петербургъ, на Ладожскомъ каналѣ и проч.

2 августа 1822 года генералъ Бетанкуръ, по разстроенному здоровью, былъ уволенъ отъ должности Главнаго Директора, съ оставленіемъ инспекторомъ Института; въ 1824 году онъ совсѣмъ вышелъ въ отставку и умеръ лѣтомъ того же года.

V.

Заботы Правительства объ обезпеченіи правильности судоходства

Прежніе способы тяги судовъ на водныхъ путяхъ. — Кабестанныя суда. — Появленіе первыхъ пароходовъ. — Мѣры противъ грабежей и разбоевъ на рѣкахъ. — Учрежденіе Гардкотныхъ Командъ. — Береговые военные посты и другія мѣропріятія къ искорененію разбоевъ на Волгѣ и ея притокахъ.

До 1815 года судоходство на нашихъ водяныхъ путяхъ находилось въ самомъ первобытномъ состояніи. Суда подымались вверхъ бечевою. Тяга производилась людьми или лошадьми. По разсчету на каждую 1000 п. приходилось 3,5 бурлака [1]).

На большихъ рѣкахъ употреблялась также тяга *завозная*, состоящая въ томъ, что съ судна впередъ его пути завозятъ на особой лодкѣ якорь, съ привязаннымъ къ нему канатомъ; якорь бросаютъ въ воду, конецъ же каната, оставшійся на суднѣ, выбираютъ изъ воды на воротѣ и тѣмъ даютъ судну движеніе впередъ.

Въ концѣ 1814 года механикъ Пуадебаръ взялъ привиллегію на учрежденіе по Волгѣ конномашинныхъ судовъ. Суда велись конной тягой съ помощью машины [2]).

Судно подвигалось, какъ и при завозной тягѣ; только воротъ приводился въ движеніе не людьми, какъ прежде, а лошадьми, слѣдовательно съ значительно большею си-

---

1) Архивъ М. П. С. Всепод. Докладъ Главноупр. п. с. 13 марта 1831 г. (Доклады Главноупр. п. с., кн. № 46).

2) Тамъ же.

лою. Впослѣдствіи, на коноводныхъ машинахъ, для привода въ дѣйствіе ворота, лошадей замѣнили паровою машиною. Суда эти получили названіе *кабестанныхъ*.

Во время управленія генерала Бетанкура появились на Волгѣ первые пароходы. Какъ извѣстно, пароходы были изобрѣтены Фультономъ въ самомъ началѣ XIX ст., но изобрѣтатель долго ни въ комъ не встрѣчалъ поддержки своей идеѣ. Изъ Англіи онъ пріѣхалъ во Францію, но и тамъ не нашелъ сочувствія. Послѣ усиленныхъ хлопотъ онъ добился того, что Наполеонъ, въ то время первый консулъ, согласился присутствовать на опытахъ, производившихся въ Парижѣ, на р. Сенѣ. Когда небольшой пароходъ Фультона тяжело и медленно поплылъ по рѣкѣ, первый консулъ повернулся къ рѣкѣ спиной и проговорилъ: «дѣтская игрушка». Но мало-по-малу идея восторжествовала. Въ Россіи же первое появленіе пароходовъ относится къ двадцатымъ годамъ.

Въ 1821 году генералъ Бетанкуръ счелъ долгомъ довести до свѣдѣнія Императора о первыхъ попыткахъ ввести пароходы. Въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ онъ обратилъ вниманіе Государя на то, что «вновь изобрѣтенное въ чужихъ краяхъ плаваніе черезъ пароходы входитъ въ употребленіе въ Россіи» [1]). Піонеромъ новаго дѣла явился помѣщикъ Евреиновъ, купившій у Пуадебара привиллегію и соорудившій пароходъ «Волга», при Мологской пристани. Пароходъ этотъ имѣлъ въ длину 84 фута, въ водѣ сидѣлъ на 3 1/2 фута и былъ снабженъ машиною въ 60 лошадиныхъ силъ. Онъ могъ вести за собою двѣ—три баржи, съ грузомъ отъ 30 до 50 т. пуд. и до 150 человѣкъ пассажировъ. Изъ Астрахани до Саратова онъ довелъ, между прочимъ, въ 1821 г., въ 12 дней двѣ расшивы съ соленою рыбою [2]).

Кромѣ этого парохода, Евреиновъ вскорѣ завелъ еще два: въ 30 и 16 лошадиныхъ силъ. Хотя дѣло это было встрѣчено купцами недовѣрчиво и пароходы часто пор-

---

[1]) Архивъ М. П. С., Всепод. Докладъ ген. Бетанкура. Имен. Высоч. ук. и Высоч. утв. докл. за 1821 г., кн. № 9.

[2]) Тамъ же.

тились, Евреиновъ упорно продолжалъ свою дѣятельность, стремясь убѣдить и купечество, и правительство въ неоспоримой пользѣ пароходовъ. Въ поощреніе полезной дѣятельности помѣщика Евреинова, генералъ Бетанкуръ испросилъ для него Высочайшую награду—орденъ Св. Владиміра 4 степени [1]). Такъ началось пароходство на русскихъ водяныхъ сообщеніяхъ.

Говоря о судоходствѣ, нельзя не упомянуть о грабежахъ и разбояхъ на рѣкахъ и той борьбѣ, которую въ теченіе многихъ лѣтъ вело Правительство, чтобы обезопасить судоходное движеніе. Особенно часты были грабежи и разбои по Волгѣ, Сурѣ и Окѣ. Просторъ Волги и ея берега, покрытые лѣсами, долго позволяли разбойникамъ безнаказанно совершать нападенія и укрываться отъ преслѣдованія. Правительство съ давнихъ поръ вело съ ними борьбу. Еще во времена Петра I послѣдовалъ указъ объ обязательномъ включеніи въ контракты судохозяевъ съ рабочими слѣдующаго условія: «отъ воровскихъ людей нападенія охранять и на судно не впущать, всячески учиня оборону, до грабежа и до истязанія хозяина или приказчика, кормщика и водоливовъ недопущать и тѣхъ воровъ изловя,—представлять куда слѣдуетъ».

Но рабочіе, преимущественно изъ мѣстныхъ жителей, слишкомъ были напуганы разбойниками, чтобы рѣшиться вступать съ ними въ борьбу. Разбои продолжались по прежнему. Видя безполезность различныхъ мѣстныхъ распоряженій, Императоръ Павелъ далъ, 20 іюня 1797 года, слѣдующій указъ Адмиралтействъ-коллегіи:

«Для прекращенія разъѣздовъ по рѣкѣ Волгѣ разбойническихъ партій, повелѣваемъ: въ Казани построить девять легкихъ военныхъ гребныхъ судовъ, на которыхъ была бы одна пушка и нѣсколько фальконетовъ, снабдя ихъ артиллеріею, равно морскими командами, сколько на нихъ потребно будетъ, которыя и будутъ тамъ всегда оставаться. Три изъ нихъ будутъ занимать дистанцію отъ

---

[1]) Архивъ М. П. С. Всепод. Доклады ген. Бетанкура. Имен. Высоч. Ук. и Высоч. утв. доклады за 1821 г., кн. № 9.

Царицына до Астрахани, три отъ Казани до Царицына, три отъ Казани вверхъ по Волгѣ, кои будутъ называться гардкоты рѣки Волги и стараться истреблять немедленно, буде бы гдѣ открылись, каковыя разбойничьи лодки».

Въ 1798 году гардкоты были сформированы и отправлены къ мѣсту назначенія. Въ 1804 году было прибавлено еще 3 гардкота, но эти мѣры не дали благопріятныхъ результатовъ. Надо полагать, что жители прибрежныхъ деревень, всегда знавшіе о мѣстѣ нахожденія гардкотовъ, предупреждали разбойниковъ. Лѣсистые глухіе берега Керженца служили надежнымъ убѣжищемъ для разбойниковъ. Они нападали не только на водѣ, но и на берегу, когда ночью баржа останавливалась для ночлега. Цѣлыми столѣтіями укоренившійся страхъ передъ разбойниками, доходившій порой до паники, дѣлалъ безполезными всѣ мѣры правительства. Три-четыре разбойника легко могли ограбить большую баржу, на которой, кромѣ хозяина и приказчика, было человѣкъ 30 рабочихъ.

Въ 1816 году Нижегородскій губернаторъ, между прочимъ, доносилъ: «рабочіе люди, хотя и слышатъ таковое происшествіе (нападеніе), но боясь какого-то стариннаго разбойническаго слова «сарань (сарынь) на кичку» [1]), ложатся всѣ ницъ лицомъ и находятся безъ движенія». Въ слѣдующемъ году, когда разбои во время Макарьевской ярмарки достигли крайняго предѣла, генералъ-маіоръ Апухтинъ писалъ: «изрекаемое ими при входѣ на барку варварское слово погружаетъ весь народъ въ безмолвное повиновеніе». Ни страхъ суда, ни денежныя награды, ничто не могло заставить рабочихъ преодолѣть свой паническій страхъ. Судохозяевъ обязали содержать ночной и денной вооруженный караулъ изъ 4—5 человѣкъ на носу и кормѣ баржи. Число гардкотовъ было увеличено до 18, за каждую разбойничью лодку назначена была крупная награда. Не

---

[1]) *„Сарынь на кичку!“* — таковъ былъ въ старину крикъ волжскихъ разбойниковъ при нападеніи на судно. Это означало приказъ спустить парусъ (сарынь) на носовую перекладину (кичку) судна. При этомъ грозномъ окликѣ рабочіе безпрекословно ложились ницъ, предоставляя разбойникамъ полную свободу хозяйничать на суднѣ.

оказавшіе сопротивленія на баржахъ предавались военному суду. Въ 1819 году, казалось, разбои прекратились, но уже въ слѣдующемъ году они проявились съ большей силою. Въ виду этого, по сношенію Управленія путей сообщенія съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, были учреждены вдоль береговъ военные посты изъ чиновъ земской полиціи. Кромѣ того, по положенію Комитета Министровъ, въ 1823 году велѣно было раздавать всѣмъ судохозяевамъ выписку изъ статей «Устава купеческаго водоходства по рѣкамъ, водамъ и морямъ», изданнаго въ 1781 году «касательно обереженія судовъ отъ насилія разбойниковъ». Затѣмъ Комитетомъ Министровъ въ томъ же году было положено обязательное вооруженіе рабочихъ, зарегистрированіе лодокъ всѣхъ прибрежныхъ жителей, причемъ каждая лодка должна была имѣть особый знакъ, присвоенный селенью, жителю котораго она принадлежала, и быть окрашена въ цвѣтъ губерніи: Нижегородской—красный, Казанской—желтый, Симбирской—зеленый, Саратовской—бѣлый, Астраханской—голубой.

Эти мѣры возымѣли свое дѣйствіе, и, начиная съ 1824 года, разбои на Волгѣ прекратились и дальнѣйшему судоходству была обезпечена безопасность [1]).

---

[1]) Арх. М-ва П. С., дѣло № 243 — 30, 1816 г. (по представленію Нижегород. губернатора о способахъ къ искорененію разбойниковъ по Волгѣ).

VI.

Герцогъ Александръ Виртембергскій.

Назначеніе Герцога Александра Виртембергскаго Главноуправляющимъ Путями Сообщенія. — Учрежденіе Штаба Корпуса Инженеровъ. — Образованіе Экономическихъ Комитетовъ при округахъ. — Преобразованіе Института. — Положеніе объ Институтѣ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія 1829 года. — Начало изданія Журнала Путей Сообщенія. — Работы, произведенныя при Главноуправляющемъ Герцогѣ Александрѣ Виртембергскомъ.

По увольненіи въ 1822 г. генерала Бетанкура отъ должности Главнаго Директора водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, 20 сентября того же года послѣдовалъ слѣдующій Высочайшій указъ: «Главное управленіе Путями Сообщенія ввѣряемъ Его Королевскому Высочеству, Герцогу Александру Виртембергскому, съ увольненіемъ его отъ званія Бѣлорусскаго Военнаго Губернатора».

По этому же указу прежнее званіе Главнаго Директора замѣнялось званіемъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія.

Вступивъ въ управленіе вѣдомствомъ, Герцогъ Виртембергскій пришелъ къ убѣжденію, что положеніе 28 мая 1820 года, введенное въ видѣ опыта на три года, требуетъ новыхъ измѣненій. Вслѣдствіе этого по всеподданнѣйшему докладу Герцога, 25 февраля 1824 года, послѣдовалъ Высочайшій Указъ, коимъ повелѣвалось, чтобы «учрежденіе 1809 года было возстановлено во всей силѣ», въ виду того, что новое преобразованіе не соотвѣтствовало возлагавшимся на него ожиданіямъ. При этомъ Совѣту было предоставлено сдѣлать свои замѣчанія по поводу учрежденія 1809 года.

Его Королевское Высочество
Герцогъ Александръ Виртембергскій
Главноуправляющій Путями Сообщенія.
1822—1833.

Тип. А. И. Вильборгъ С.П.Б. Мѣщ. 19.

Но этотъ указъ не былъ приведенъ въ исполненіе, такъ какъ 27 марта того же года послѣдовалъ новый Высочайшій указъ такого содержанія:

«Не отмѣняя предписаннаго Вашему Королевскому Высочеству 25 дня прошедшаго февраля, дозволено всѣ части Главнаго Управленія Путей Сообщенія временно оставить въ томъ ихъ дѣйствіи, которое имъ дано послѣ изданія учрежденія 20 ноября 1809 года—впредь до моего утвержденія тому образованію онаго Управленія, которое Ваше Высочество въ рапортѣ своемъ отъ 5 дня сего марта предполагаете непродолжительно мнѣ представить» [1]).

Результатомъ трудовъ Герцога Виртембергскаго по преобразованію вѣдомства явилось учрежденіе Штаба Корпуса инженеровъ путей сообщенія, на что послѣдовало Высочайшее утвержденіе 5 августа 1829 года.

Начальникомъ Штаба былъ назначенъ бывшій дежурный штабъ-офицеръ, генералъ-маіоръ Варенцовъ. Въ составъ Штаба Корпуса входили части: Инспекторская, Комиссаріатская, Провіантская, Госпитальная, Военносудная и Учебная; къ Учебной части были отнесены также литографія, типографія, граверная и проч. [2]).

При Штабѣ былъ дежурный штабъ-офицеръ, старшіе адъютанты, главный медикъ, оберъ-аудиторъ и начальникъ отдѣленія изъ классныхъ чиновъ. Всѣхъ отдѣленій было четыре; первое и второе отдѣленія, составляя дежурство Штаба, находились подъ управленіемъ старшихъ адъютантовъ и вѣдали инспекторскую часть; третье отдѣленіе, подъ управленіемъ класснаго чиновника, завѣдывало частями Комиссаріатской, Провіантской, Госпитальной, Учебной и художественными заведеніями; четвертое отдѣленіе, подъ управленіемъ оберъ-аудитора, вѣдало всѣ военносудныя и слѣдственныя дѣла.

Независимо отъ преобразованія центральнаго учрежденія вѣдомства, было обращено вниманіе и на мѣстныя

---

[1]) Арх. М. П. С. Доклады Главноупр. П. С., кн. № 37.
[2]) Тоже, Имен. Выс. Указы и Высоч. утв. доклады, кн. 16.

управленія въ округахъ путей сообщенія, требовавшія, въ свою очередь, нѣкоторыхъ измѣненій.

Именнымъ указомъ [1]) 6 февраля 1824 года были учреждены при округахъ Экономическіе комитеты. Главноуправляющему путями сообщенія было вмѣнено въ обязанность, при приведеніи проекта правилъ и штата Экономическихъ комитетовъ въ исполненіе, имѣть въ виду: а) чтобы, при отдѣленіи хозяйственной части отъ искусственной, были сохранены надлежащая между ними связь и необходимое для успѣшности работъ единство въ ихъ дѣйствіяхъ; б) чтобы случаи покупокъ безъ торговъ были ограничены; в) чтобы хозяйственному заготовленію матеріаловъ было придано болѣе опредѣлительности, и г) чтобы правила на выдачу рабочихъ денегъ и для храненія и расходованія матеріаловъ были изложены съ надлежащею подробностью.

Первоначально завѣдыванію комитетовъ была предоставлена хозяйственная часть лишь по тѣмъ работамъ, которыя производились въ С.-Петербургѣ, по Московскому шоссе и Ладожскому каналу. Затѣмъ, 23 февраля 1826 года, по Высочайше утвержденному положенію Комитета Министровъ, учреждены такіе же Экономическіе комитеты: въ Вышнемъ-Волочкѣ, Вытегрѣ и Москвѣ, а комитетъ по работамъ Ладожскаго канала закрытъ.

Въ составъ каждаго комитета входили: предсѣдатель, 2 члена, инженеръ путей сообщенія, секретарь, помощникъ секретаря, бухгалтеръ, казначей, цейхвахтеръ и 6 кантонистовъ. Общее присутствіе Экономическаго комитета составляли: предсѣдатель и два члена; при разрѣшеніи дѣлъ, требующихъ спеціальныхъ познаній, участвовалъ въ присутствіи инженеръ, съ правомъ голоса.

Такимъ образомъ во всѣхъ значительнѣйшихъ округахъ путей сообщенія хозяйственная часть была предоставлена Экономическимъ комитетамъ, а распорядительная—Окружному начальнику.

Заботясь о всестороннемъ развитіи дѣятельности вѣ-

---

[1]) Полное Собр. Зак. ст. 29.765.

домства, Герцогъ Виртембергскій приступилъ къ преобразованію Института инженеровъ, руководствуясь даннымъ ему 18 января 1823 года слѣдующимъ Высочайшимъ Указомъ [1]):

«Находя нужнымъ дать Институту Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія образованіе, болѣе приличное военному положенію сего корпуса и сходное съ прочими учебными заведеніями военнаго вѣдомства, поручаю Вашему Королевскому Высочеству принять оный Институтъ въ полное Ваше завѣдываніе и начальство и представить Мнѣ предположенія Ваши для исполненія Моего намѣренія».

Вслѣдствіе приведеннаго указа было составлено новое положеніе объ Институтѣ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія, Высочайше утвержденное 19 декабря 1823 г. и введенное въ дѣйствіе съ 1 января 1824 года. По этому положенію молодые люди, поступающіе въ Институтъ, состояли въ чинѣ портупей-прапорщиковъ; прежнее раздѣленіе на четыре бригады (класса) было удержано. Изъ всѣхъ 72 портупей-прапорщиковъ 40 состояли на казенномъ содержаніи, остальные были своекоштные съ каждогодною платою въ 1200 р. Воспитанники 1 класса (отдѣленія) были подпоручики, 2 — прапорщики, въ количествѣ по 24 человѣка, хотя допускалось, въ случаѣ успѣха, производство и сверхъ 24.

Въ одномъ классѣ дозволялось оставаться не болѣе двухъ лѣтъ, послѣ чего воспитанникъ или увольнялся изъ Института, или переводился въ Военно-строительное училище для окончанія курса и поступленія въ Строительный Отрядъ.

Институтъ, подчиненный Главноуправляющему, былъ въ ближайшемъ завѣдываніи Инспектора. На содержаніе Института было назначего по 127.470 р. 61 к. въ годъ. Предполагалось, что изъ этой суммы 38.400 р. будутъ возмѣщаться взносами 32 своекоштныхъ воспитанниковъ. Съ Высочайшаго разрѣшенія, 14 апрѣля 1824 г.,

---

[1]) Арх. М. П. С. Имен. Высоч. Указы и Высоч. утв. доклады, кн. № 10.

число своекоштныхъ воспитанниковъ было увеличено до 50.

Для управленія Институтомъ былъ учрежденъ Совѣтъ, подъ предсѣдательствомъ Инспектора Института, изъ Директора, его помощника, одного профессора и ротнаго командира. Всѣ предположенія Совѣта поступали на утвержденіе Главноуправляющаго. Учебною частью завѣдывала Конференція, состоявшая изъ четырехъ профессоровъ, подъ предсѣдательствомъ Директора.

4 марта 1823 г., по болѣзни Директора генералъ-маіора Сеновера, исправляющимъ должность Директора Института былъ назначенъ Начальникъ 1 Округа путей сообщенія генералъ-маіоръ Базенъ.

Базенъ кончилъ курсъ въ Парижскомъ политехническомъ училищѣ и состоялъ почетнымъ членомъ Императорской Академіи и С.-Петербургскаго университета.

Вмѣстѣ съ назначеніемъ Базена, Институтъ былъ переведенъ въ домъ, нынѣ имъ занимаемый, въ которомъ до того времени помѣщалось центральное управленіе и мастерскія. Домъ же, купленный у князя Юсупова, занялъ Главноуправляющій. 26 января 1824 г. генералъ-маіоръ Сеноверъ совсѣмъ оставилъ Институтъ и Базенъ былъ утвержденъ въ должности Директора, съ увольненіемъ отъ должности Начальника 1 Округа.

Въ управленіе генерала Базена Институтъ сталъ быстро развиваться; курсъ наукъ былъ расширенъ и число слушателей возросло. Замѣчая, что уровень образованія молодыхъ людей, поступающихъ въ Институтъ, значительно понизился, Базенъ призналъ необходимымъ четвертую бригаду (вступительный классъ) раздѣлить на два отдѣленія и пригласить учителя русскаго языка. Но и эта мѣра была признана недостаточной для надлежащаго подготовленія воспитанниковъ, а потому было предположено открыть подготовительные классы и присоединить къ Институту Военно-строительное училище.

Въ виду этого было составлено новое положеніе, Высочайше утвержденное 19 іюня 1829 года. По этому положенію въ Институтѣ назначено имѣть шесть классовъ.

Изъ нихъ три высшіе оставлены по прежнему: 1-й для подпоручиковъ, 2-й для прапорщиковъ и 3-й для портупей-прапорщиковъ; въ трехъ же нисшихъ, какъ сказано въ положеніи, «классахъ кадетскихъ преподаются предметы, отличающіе рачительное воспитаніе и приготовляющіе къ изученію высшихъ наукъ». Третій классъ (портупей-прапорщиковъ) раздѣленъ на два отдѣленія: одно для приготовленія тѣхъ, которые предназначались къ переходу въ офицерскіе классы и поступленію въ Корпусъ Инженеровъ Путей Сообщенія, другое для имѣющихъ поступить на службу въ Строительный Отрядъ.

Воспитанниковъ было 160 казеннокоштныхъ и 80 своекоштныхъ, съ платою по 1.200 р. въ годъ.

Офицерамъ, окончившимъ курсъ поручиками, въ случаѣ перехода ихъ въ гражданскую службу, были предоставлены университетскія права по чинопроизводству.

Во главѣ Института былъ поставленъ Директоръ, замѣнившій Инспектора; Директору было назначено два помощника, одинъ по учебной и искусственной частямъ, другой по внутреннему порядку, фронтовой и хозяйственной частямъ. Совѣтъ Института былъ раздѣленъ на два отдѣленія: Конференцію, для наблюденія за учебною частью, и Комитетъ, по хозяйственной и фронтовой частямъ. Директоръ Института предсѣдательствовалъ въ Совѣтѣ; помощникъ Директора по учебной части и три или четыре профессора, по назначенію Главноуправляющаго, составляли Конференцію, другой помощникъ съ двумя ротными командирами—Комитетъ.

Кондукторская школа, учрежденная въ 1820 г., была усилена и преобразована 4 мая 1826 г.

Въ желаніи повысить уровень образованія Корпуса Инженеровъ путей сообщенія, Главноуправляющій испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на изданіе сжемѣсячнаго спеціальнаго журнала. Журналъ началъ издаваться съ 1824 года, на языкахъ русскомъ и французскомъ, и заключалъ въ себѣ всѣ послѣднія научныя новости, касающіяся спеціальности вѣдомства.

Такова была преобразовательная дѣятельность Герцога Виртембергскаго.

Изъ работъ, производившихся на путяхъ сообщенія, наиболѣе существенною является устройство Кириллов-скаго канала. Каналъ этотъ между Шексною и Кубен-скимъ озеромъ связывалъ столицу съ Архангельскимъ портомъ посредствомъ Сухоны и С. Двины. Хотя сооруженіе этого канала было предположено еще Петромъ I и утверждено Александромъ I, по представленію канцлера графа Румянцева, но обстоятельства препятствовали даже составить проектъ его.

Въ 1823 г. Герцогъ Виртембергскій лично осмотрѣлъ мѣстность и составилъ проектъ, который и былъ приведенъ въ исполненіе [1]).

Въ маѣ 1828 года Кирилловскій каналъ былъ открытъ для судоходства [2]) и 23 августа послѣдовалъ Высочайший указъ Герцогу Виртембергскому, въ которомъ Государь выражалъ ему благодарность за столь полезное сооруженіе. Въ томъ же указѣ сказано: «дабы сохранить память Вашихъ трудовъ на пользу Государства по вѣдомству путей сообщенія, повелѣваемъ именовать новый каналъ каналомъ Александра герцога Виртембергскаго» [3]).

Остальныя работы по водянымъ сообщеніямъ заключались главнымъ образомъ въ устройствѣ новыхъ плотинъ, шлюзовъ и проч. и ремонтѣ существующихъ сооруженій; у г. Вышняго-Волочка была закончена постройка Заводскаго водохранилища; водопитательность Вышневолоцкой системы доведена до того, что засухи не являлись болѣе существеннымъ препятствіемъ къ судоходству. Производились также исправленія поврежденій въ Либавскомъ портѣ, причиненныхъ бурями, свирѣпствовавшими почти на всѣхъ приморскихъ берегахъ Европы въ 1824—1825 гг. Также заслуживаютъ вниманія произведенныя изысканія въ Редутъ-Кале и Поти для устройства порта

---

[1]) Арх. М. П. С. Журналъ докладамъ Его Имп. Величеству Главноуправляющаго п. с., кн. № 36.

[2]) Тоже, кн. № 41.

[3]) Тоже, кн. № 15.

и по рр. Ріону и Курѣ для открытія по нимъ судоходства [1]).

Въ это же время въ С.-Петербургѣ было построено три цѣпныхъ моста, а также два чугунныхъ моста на Мойкѣ и Екатерининскомъ каналѣ. Въ 1831 году приступлено къ устройству гранитной набережной на Васильевскомъ островѣ отъ Исаакіевскаго моста къ Академіи Художествъ [2]).

Работы по шоссе шли настолько успѣшно, что Герцогъ Виртембергскій предполагалъ окончить къ 1833 году постройку шоссе Москва — С.-Петербургъ, ранѣе предположенную къ окончанію лишь въ 1845—46 гг. На остальныхъ шоссе велись ремонтныя работы. Весною 1830 года было приступлено, подъ руководствомъ В. К. Константина Павловича, Намѣстника Царства Польскаго, къ постройкѣ шоссе С.-Петербургъ—Ковно. Планъ этого шоссе былъ исправленъ въ 1826 году самимъ Государемъ. Говоря о дѣятельности вѣдомства за время управленія Герцога Виртембергскаго, слѣдуетъ упомянуть объ изданіи перваго Урочнаго положенія въ 1830 году.

Болѣзнь прекратила дѣятельность Герцога Виртембергскаго; онъ уѣхалъ за границу на воды и 22 іюня 1833 года умеръ въ Готѣ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Журналъ докладовъ Государю Императору, кн. № 42.
[2]) Тоже, кн. № 46.

VII.

Дѣятельность вѣдомства Путей Сообщенія при Главноуправляющемъ графѣ К. Ф. Толѣ.

Переименованіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій и присоединеніе къ нему строительной части гражданскаго вѣдомства. — Увеличеніе штатовъ Корпуса Инженеровъ. — Преобразованіе Департамента и Округовъ Путей Сообщенія. — Строительныя коммиссіи. — Учрежденіе должности Товарища Главноуправляющаго. — Учрежденіе Орловской Судоходной Депутаціи и другія мѣры къ обезпеченію правильности судоходства. — Работы на шоссейныхъ и водныхъ путяхъ.

Съ 1833 года кругъ дѣятельности Главнаго Управленія Путей Сообщенія значительно расширился. 1-го іюня этого года къ нему была присоединена вся строительная часть гражданскаго вѣдомства и самое Управленіе было переименовано въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

Высочайшимъ Указомъ 1-го октября того же года на должность Главноуправляющаго былъ назначенъ графъ Карлъ Федоровичъ Толь. При вступленіи своемъ въ управленіе вѣдомствомъ, графъ Толь нашелъ въ Департаментѣ Путей Сообщенія значительное число нерѣшенныхъ дѣлъ [1]); въ контрольной части Главнаго Управленія оказались необревизованными расходы съ 1828 года, въ ревизіонной технической комиссіи подобныхъ расходовъ было на 20 мил. рублей.

Такое накопленіе нерѣшенныхъ дѣлъ являлось результатомъ нѣкотораго внутренняго неустройства Управленія. Съ 1809 года, по мѣрѣ открытія новыхъ работъ, кругъ дѣятельности вѣдомства все болѣе расширялся. Въ виду

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Докл. Главноупр. за 1834 г., кн. № 83.

Графъ Толь.

Графъ К. Ф. ТОЛЬ

Главноуправляющій Путями Сообщенія.

1833—1842.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

этого необходимо было производить нѣкоторыя измѣненія въ его административномъ строѣ, и эти измѣненія дѣлались въ разное время, безъ должнаго согласованія между собою. Такимъ образомъ мало-по-малу раздробились всѣ мѣстныя учрежденія путей сообщенія; въ округахъ образовались отдѣльныя части по производству работъ, независимыя отъ окружнаго начальника и, наконецъ, учреждены были экономическіе комитеты. Комитеты эти устранили всѣ хозяйственныя распоряженія по работамъ отъ вліянія начальника округа. Такое раздробленіе уничтожило всякую мѣстную распорядительную власть и сосредоточило въ Главномъ Управленіи всѣ распоряженія. Департаментъ долженъ былъ давать разрѣшенія не только на тѣ случаи, которые требовали наблюденія и общихъ соображеній вѣдомства, но даже на всѣ мелочные случаи, гдѣ нужно было бы принять лишь незначительныя мѣстныя мѣры. Въ силу такого порядка вещей, Департаментъ Путей Сообщенія не имѣлъ никакой возможности дѣлать своевременно распоряженія по всѣмъ поступающимъ вопросамъ. Все это указывало на необходимость нѣкоторыхъ преобразованій, къ которымъ графъ Толь и приступилъ немедленно.

Однимъ изъ первыхъ мѣропріятій было увеличеніе штата Корпуса Инженеровъ.

23 ноября 1834 года, по представленію Главноуправляющаго, Высочайше утвержденъ новый штатъ Генералитету, Штабъ и Оберъ-Офицерамъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.

Измѣненіе штата видно изъ слѣдующей таблицы.

	Состояло:	Прибавлено:	Итого:
Генералъ-лейтенантовъ . . .	3	—	3
Генералъ-маіоровъ.	14	4	18
Полковниковъ.	15	8	23
Подполковниковъ	21	10	31
Маіоровъ	32	14	46
Капитановъ.	45	40	85

Число поручиковъ, подпоручиковъ и прапорщиковъ, зависѣвшее отъ числа учащихся и окончившихъ курсъ въ Институтѣ, не было опредѣлено.

Изъ контрольнаго отдѣленія Департамента и ревизіонной комиссіи, бывшей при Совѣтѣ Управленія, была образована одна центральная Ревизіонная комиссія; при Департаментѣ было открыто временное отдѣленіе для разсмотрѣнія нерѣшенныхъ дѣлъ.

Затѣмъ были учреждены комиссіи: а) для ревизіи отчетовъ прошлыхъ лѣтъ и б) для проектовъ и смѣтъ. Комиссія по устройству Шлиссельбургскихъ шлюзовъ была закрыта и упраздненъ Вышневолоцкій экономическій комитетъ; комитеты: С.-Петербургскій, Московскій, Рижскій и Вытегорскій временно оставлены. Главнѣйшее неудобство экономическихъ комитетовъ состояло въ томъ, что въ нихъ занимались почти исключительно незнакомые съ строительною техникою гражданскіе чиновники, вслѣдствіе чего, при самомъ незначительномъ недоразумѣніи, между окружнымъ начальникомъ и комитетомъ возникала переписка, имѣвшая послѣдствіемъ значительное замедленіе въ ходѣ работъ.

Въ устраненіе этого неудобства послѣдовало преобразованіе 1836 года [1]). Было признано необходимымъ изыскать такую мѣру, при которой успѣхъ производства не только зависѣлъ бы отъ личныхъ способностей начальника округа, но обезпечивался бы самою системою дѣлопроизводства. Съ этою цѣлью введено въ управленіе округовъ коллегіальное, или, вѣрнѣе, совѣщательное начало, подобно допущенному въ губернскихъ правленіяхъ и палатахъ, и завѣдываніе въ каждомъ округѣ всѣми частями вѣдомства Путей Сообщенія было сосредоточено въ центральномъ окружномъ учрежденіи, названномъ Правленіемъ.

Такія Правленія округовъ были учреждены во всѣхъ частяхъ Имперіи, кромѣ Кавказа, Сибири, Финляндіи и Царства Польскаго. Число округовъ ограничено 5-ю, вмѣсто

---

[1]) Именной указъ 26-го марта 1836 года. Полн. Собр. Зак., ст. 9030.

прежнихъ 9-ти [1]). Одновременно съ этимъ были упразднены экономическіе комитеты, кромѣ Петербургскаго, который переименованъ въ Хозяйственный Комитетъ Главнаго Управленія.

Окружное Правленіе состояло, подъ предсѣдательствомъ начальника округа или его помощника, изъ трехъ членовъ: штабъ-офицера Корпуса Инженеровъ (по искусственной части), гражданскаго чиновника (по хозяйственной части) и чиновника военнаго или гражданскаго (по распорядительной части). На разсмотрѣніе общаго присутствія положено было передавать почти всѣ поступавшія въ Правленіе дѣла; они обсуждались порядкомъ коллегіальнымъ, но рѣшенія постановлялись и исполнялись по мнѣнію предсѣдательствующаго. При правленіяхъ полагались небольшія канцеляріи.

Строительная часть гражданскаго губернскаго вѣдомства, присоединенная къ Главному Управленію, также требовала организаціи. Въ 1833 г. на ея содержаніе было отпущено 907.577 руб. 64 коп. Сумма эта была распредѣлена Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ на новыя постройки присутственныхъ мѣстъ въ губернскихъ городахъ, исправленіе ихъ и ремонтъ, а также на устройство тюремныхъ помѣщеній, больницъ, церквей и проч.

Для пополненія числа архитекторовъ, столь нужныхъ вѣдомству въ виду присоединенія строительной части, Главное Управленіе, съ Высочайшаго соизволенія, воспитывало на свой счетъ нѣсколько человѣкъ въ Академіи художествъ. Первый выпускъ былъ въ 1836 г. и архитекторы разосланы по губерніямъ [2]).

21-го мая 1837 года были учреждены по губерніямъ и причислены къ округамъ строительныя комиссіи [3]).

---

[1]) Первоначально (20-го ноября 1809 года) было учреждено 10 округовъ, но по Именному Высочайшему ук. 22-го іюля 1822 года управленіе путями сообщенія въ Сибири (X округъ) предоставлено надзору мѣстныхъ главныхъ управленій, съ упраздненіемъ X окр. путей сообщенія и съ присоединеніемъ всей мѣстности внѣ Сибирскихъ губерній къ сосѣднему округу.

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, всеподд. отчетъ Главноупр. за 1836 г., кн. № 85.

[3]) Тоже за 1837 г., кн. № 86.

Въ строительныхъ комиссіяхъ составлялись смѣты всѣхъ архитектурныхъ работъ. Комиссіи должны были руководствоваться урочнымъ положеніемъ, изданнымъ Главнымъ Управленіемъ путей сообщенія въ 1830 году, при Герцогѣ Виртембергскомъ.

Центральное учрежденіе вѣдомства, Департаментъ Путей Сообщенія, равнымъ образомъ было преобразовано. Отдѣленіе для разсмотрѣнія нерѣшенныхъ дѣлъ закончило свои занятія къ 15 августа 1835 г. Новое положеніе о Департаментѣ было утверждено 29-го октября 1839 года.

Согласно этому положенію [1]) Департаментъ Путей Сообщенія дѣлился на Департаменты первый и второй. Въ составъ перваго Департамента вошли четыре отдѣленія; вѣдѣнію его подлежали работы по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ и по публичнымъ зданіямъ. Во второй Департаментъ изъ прежняго Департамента была введена канцелярія, преобразованная въ отдѣленіе, затѣмъ три отдѣленія: I—завѣдывающее дѣлами по публичнымъ зданіямъ, находившимися до 1833 г. въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, II—завѣдывающее дѣлами по судоходству на государственныхъ водяныхъ сообщеніяхъ, и III—завѣдывающее счетною частью. Ко второму Департаменту были присоединены казначейство и архивъ Главнаго Управленія. Во главѣ Департаментовъ стояли Директоры.

Съ введеніемъ новаго положенія была учреждена должность товарища Главноуправляющаго Путями Сообщснія и Публичными Зданіями. На эту должность былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Девятнинъ. Товарищу Главноуправляющаго непосредственно были подчинены Директоры Департаментовъ и ему было предоставлено присутствовать въ Сенатѣ по дѣламъ вѣдомства.

Такимъ образомъ по своей организаціи Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій было приравнено къ общему типу Министерствъ.

Къ числу учрежденій мѣстнаго управленія принадле-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, Высоч. пов., кн. №. 24.

житъ и учрежденная 19-го октября 1836 года Орловская судоходная депутація, по образцу существовавшей съ марта 1816 г. на рѣкѣ Цнѣ, Моршанской судоходной депутаціи. Депутаціи состояли изъ трехъ членовъ по выборамъ судопромышленниковъ изъ ихъ среды. Депутаціи были учреждены въ помощь мѣстнымъ смотрителямъ, а также для развитія судоходства и огражденія интересовъ судопромышленниковъ [1]).

Для упорядоченія движенія и возможности въ точности знать количество провозимаго груза, Высочайшимъ Указомъ 18-го марта 1832 года была утверждена обязательная форма накладной. Накладная выдавалась на пристаняхъ и надзоръ за точнымъ исполненіемъ указа былъ возложенъ на смотрителей [2]).

Не смотря на то, что къ этому времени уже стали умножаться пароходы и во многихъ мѣстахъ примѣнялась конная тяга, суда все же, главнымъ образомъ, подымались вверхъ человѣческою силою. Положеніе бурлаковъ было чрезвычайно тяжелое. Изнурительный трудъ ихъ весьма скудно вознаграждался, вслѣдствіе злоупотребленій судохозяевъ. Въ видахъ облегченія участи бурлаковъ, Главноуправляющій вошелъ въ сношеніе съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и начальниками губерній. Результатомъ этого былъ законъ 31-го декабря 1836 года о бурлакахъ. Этимъ закономъ строго ограждались права рабочихъ и опредѣлялись ихъ отношенія къ судохозяевамъ [3]).

По строительной части дѣятельность вѣдомства ознаменовалась окончаніемъ въ 1833 г. шоссе Москва—Петербургъ. Въ томъ же году, 25-го марта, была опредѣлена, въ общихъ чертахъ, сѣть предполагаемыхъ къ постройкѣ шоссейныхъ дорогъ и Высочайше утверждены основныя правила объ устройствѣ и содержаніи дорогъ въ государствѣ. Согласно этому закону, всѣ дороги Имперіи

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, Всеподд. отчетъ Главноупр. П. С. и П. З. за 1836 г., кн. № 85.

[2]) Тоже, представл. въ Госуд. Сов. кн. № 75.

[3]) Тоже, за 1837 г. книга № 86.

были раздѣлены на пять классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній, государственныя; 2) дороги большихъ сообщеній; 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію; 4) дороги уѣздныхъ торговыхъ и почтовыхъ сообщеній; 5) дороги сельскія и полевыя.

Дороги первыхъ двухъ классовъ опредѣлено превращать постепенно въ шоссе, улучшая дороги главныхъ сообщеній, государственныя, на счетъ установленнаго особаго сбора по 25 коп. съ каждой ревизской души; дороги же большихъ сообщеній положено было устраивать въ видѣ неширокихъ шоссе, безъ излишнихъ издержекъ, но съ прочными профилями, на счетъ земства. За время по 1840 годъ, кромѣ Московскаго шоссе, протяженіемъ 680 верстъ, было устроено новыхъ шоссе 780 верстъ.

По части водяныхъ сообщеній, за этотъ періодъ времени, производились лишь ремонтныя и др. незначительныя работы. Каналъ Герцога Александра Виртембергскаго, примыкающій къ Маріинской системѣ съ востока, привлекъ къ себѣ такое усиленное судоходство, что Сѣверо-Екатерининскій каналъ, соединяющій рѣки Сѣв. Кельтму и Южную Кельтму, былъ совершенно оставленъ судопромышленниками и упраздненъ въ 1837 г. [1]).

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Всеподд. отчетъ Главноупр. П. С. и П. З., книга № 86.

VIII.

Начало желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи.

Возникновеніе желѣзныхъ дорогъ въ Западной Европѣ. — Предложеніе Франца фонъ-Герстнера о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. — Общее недовѣріе къ желѣзнымъ дорогамъ.—Сочувствіе этому дѣлу Императора Николая I.—Постройка Царскосельской желѣзной дороги.—Командированіе инженеровъ въ Америку для изученія желѣзныхъ дорогъ.—Предположеніе о проведеніи желѣзной дороги между С.-Петербургомъ и Москвою.—Рѣшеніе Императора Николая I построить эту дорогу.—Учрежденіе для сего особаго комитета.

Возникновеніе въ Россіи желѣзныхъ дорогъ относится ко времени управленія вѣдомствомъ п. с. графа Толя. Въ 1834 г. пріѣхалъ въ Россію, по приглашенію завѣдывавшаго горнымъ дѣломъ генерала К. В. Чевкина, австрійскій инженеръ Францъ фонъ-Герстнеръ для обозрѣнія горныхъ заводовъ.

Путешествуя по Россіи по дѣламъ горнаго вѣдомства, онъ пришелъ къ убѣжденію, что Россія, богатая естественными силами и столь обширная по своей территоріи, болѣе всякаго другаго государства нуждается въ желѣзныхъ дорогахъ.

Поэтому фонъ-Герстнеръ въ докладной запискѣ на Высочайшее Имя испрашивалъ привиллегію на сооруженіе въ Россіи частными средствами желѣзныхъ дорогъ. Въ это время желѣзнодорожное дѣло во всей Европѣ находилось еще въ младенческомъ состояніи. За исключеніемъ весьма немногихъ, никто не вѣрилъ, что желѣзныя дороги могутъ замѣнить перевозку лошадьми и пріобрѣсть какое-либо экономическое значеніе. Какъ въ Англіи, такъ и во Франціи, въ особенности въ послѣдней, правитель-

ство не выказывало къ этому дѣлу сочувствія и мало находилось охотниковъ приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

Въ Англіи впервые была открыта въ 1829 г. желѣзная дорога большой скорости для перевозки пассажировъ отъ Ливерпуля до Манчестера. До того существовали только небольшія желѣзныя дороги малой скорости, обслуживавшія заводы и горныя разработки въ Стаффордширѣ и Нортумберландѣ. Ливерпульская желѣзная дорога имѣла успѣхъ. Но это не повліяло на англійское общество, которое продолжало относиться къ желѣзнымъ дорогамъ недовѣрчиво. Преобладало мнѣніе, что успѣхъ Ливерпульской дороги исключительный и что желѣзныя дороги могутъ приносить пользу лишь въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ и при томъ только на короткихъ разстояніяхъ.

Однако, пять лѣтъ спустя, дѣятельное движеніе, развившееся на дорогахъ, построенныхъ вслѣдъ за Ливерпульской, а именно: изъ Лондона въ Бирмингамъ и изъ Лондона въ Бристоль, доказало англійскому населенію, что желѣзнымъ дорогамъ предстоитъ великая роль въ политическомъ и коммерческомъ отношеніяхъ. Тогдашній глава англійскаго министерства Пиль особенно защищалъ дѣло сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Свою рѣчь на митингѣ въ Темворфѣ въ 1834 г. онъ закончилъ слѣдующими словами: «поторопимся, господа, поторопимся; необходимо устроить паровыя сообщенія отъ одного конца королевства до другаго, если Великобританія хочетъ удержать въ мірѣ свое значеніе и преимущество». Вліяніе этого государственнаго дѣятеля дало сильный толчокъ желѣзнодорожному дѣлу въ Англіи.

Гораздо медленнѣе завоевала себѣ мѣсто мысль о пользѣ желѣзныхъ дорогъ во Франціи. Въ то время, когда въ Англіи общество стало уже сознавать услуги, которыхъ можно ожидать отъ желѣзныхъ дорогъ, во Франціи членъ министерства Тьеръ, возвратясь изъ Англіи, гдѣ онъ ознакомился съ желѣзными дорогами, утверждалъ съ трибуны, что желѣзныя дороги могутъ лишь служить забавою для жителей столицы и, только въ нѣ-

которыхъ случаяхъ, для проѣзда пассажировъ съ коммерческою цѣлью. «Въ настоящее время,— говорилъ онъ,— во Франціи имѣется въ постройкѣ 8 или 10 километровъ, и, что до меня касается, то я вполнѣ буду удовлетворенъ, если ихъ будутъ строить по 5 километровъ въ годъ».

Въ Бельгіи къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ было приступлено почти одновременно съ Англіей. Въ Германіи желѣзныя дороги стали распространяться лишь съ 1840 года. Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ приступили въ болѣе широкихъ размѣрахъ и чрезвычайно энергично около 1835 года.

Въ Россіи внимательно слѣдили за успѣхомъ желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ и Америкѣ. Но интересъ къ нимъ значительно ослаблялся, какъ въ правительственныхъ сферахъ, такъ и среди большинства русскихъ инженеровъ, сомнѣніями относительно возможности сооруженія и выгодности эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Мнѣніе большинства сводилось къ тому, что наши климатическія условія слишкомъ неблагопріятны для сооруженія желѣзныхъ дорогъ и что стоимость ихъ значительно превыситъ ожидаемую отъ нихъ пользу. Кромѣ того, многіе выражали опасенія, что желѣзныя дороги произведутъ переворотъ въ народной жизни и измѣнятъ, быть можетъ къ худшему, искони установившіеся обычаи и порядки торговли и промышленности. По поводу предположенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ сильно интересовавшихъ все тогдашнее общество, въ 1835 году была издана книга, авторъ которой, изслѣдуя будущую доходность Московской желѣзной дороги, на основаніи существовавшаго тогда между Москвою и Петербургомъ движенія, доказывалъ, что наибольшее количество груза, на которое можетъ разсчитывать дорога, не превзойдетъ 7.900 пудовъ и что число пассажировъ не превыситъ 8.000 человѣкъ въ годъ, что вмѣстѣ доставитъ доходъ желѣзной дорогѣ не болѣе 5.650 руб. въ годъ. Подобнаго рода соображенія приводились и другими противниками постройки желѣзныхъ дорогъ.

Самые ревностные сторонники постройки Московской желѣзной дороги не ожидали для нея болѣе 12 мил. пуд. груза и 120 тысячъ пассажировъ.

При такомъ всеобщемъ недовѣріи къ пользѣ и возможности сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, предложеніе Герстнера было бы безусловно отклонено, если бы не просвѣщенная воля Императора Николая I-го.

Предложеніе Герстнера о выдачѣ ему привиллегіи на сооруженіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи было отклонено, но ему предоставлено было образовать особое общество, съ капиталомъ въ три милліона руб. асс., для постройки, въ видѣ опыта, желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска [1]).

Этотъ вопросъ обсуждался въ особомъ Комитетѣ, учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію въ февралѣ мѣсяцѣ 1835 г. [2]).

Предсѣдательствовалъ въ этомъ Комитетѣ графъ Новосильцовъ, членами комитета были Министры: Императорскаго Двора—князь Волконскій, Военный—графъ Чернышевъ, Финансовъ—графъ Канкринъ и Внутреннихъ Дѣлъ—Блудовъ, затѣмъ Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями графъ Толь, генералъ-адъютантъ графъ Бенкендорфъ и М. М. Сперанскій.

Первое засѣданіе Комитета происходило во дворцѣ въ присутствіи Государя 28 февраля [3]).

По обсужденіи этого вопроса Комитетомъ, состоялось въ 1836 году Высочайшее повелѣніе о постройкѣ Царскосельской желѣзной дороги. Именнымъ указомъ 15-го января и Высочайше утвержденнымъ 21 марта того же года положеніемъ «объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска» [4]),

---

[1]) Арх. М. П. С. дѣло Канц. Д-та Ж. Д. № 5—62, 1836 г. (О сооруженіи ж. д. отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска).

[2]) Архивъ М-ва П. С., дѣло № 6, 1836 г., т. V. (О бумагахъ, послѣ покойнаго графа Сперанскаго найденныхъ, о желѣзныхъ дорогахъ).

[3]) Тоже.

[4]) Тоже. Дѣло Канц. Д-та Ж. Д. № 5—62, 1836 г. (О сооруженіи ж. д. отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска).

сооруженіе этой дороги, въ видѣ привиллегіи, было предоставлено частной акціонерной компаніи. Учредителями общества были: церемоніймейстеръ Высочайшаго Двора графъ Алексѣй Алексѣевичъ Бобринскій, негоціанты Бенедиктъ Крамеръ и Иванъ-Конрадъ Плитъ и австрійскій дворянинъ Францъ фонъ-Герстнеръ.

Согласно этому положенію, компанія получила исключительное право на постройку дороги съ тѣмъ, чтобы въ продолженіе первыхъ десяти лѣтъ, по выдачѣ ей привиллегіи, никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по миновании тѣхъ десяти лѣтъ, устроенная компаніей дорога осталась бы ея собственностью. Учредителямъ компаніи или будущимъ директорамъ предоставлялось право «установленія платы за проѣздъ и провозъ по желѣзной дорогѣ», безъ всякихъ ограниченій. Первоначальный основной капиталъ компаніи соотвѣтствовалъ 3.000.000 руб. асс. въ акціяхъ, съ правомъ увеличить его, смотря по надобности, еще на 500.000 руб. асс. Впослѣдствіи, по Высочайшему указу и Уставу 12 августа 1837 года, окончательно образовавшемуся «Обществу Царскосельской желѣзной дороги» были подтверждены всѣ исключительныя права и преимущества, дарованныя положеніемъ 21 марта 1836 г., и основной капиталъ (17.500 акцій) опредѣленъ въ 3.500.000 руб. асс.

Составивъ акціонерное общество, Герстнеръ приступилъ къ работамъ, и 4 апрѣля 1838 года открылось постоянное паровозное движеніе по всей дорогѣ [1]).

Открытіе Царскосельской желѣзной дороги и выяснившееся уже значеніе желѣзнодорожныхъ сообщеній для государства, промышленности и торговли вызвало со стороны правительства стремленіе изучить ближе это дѣло. Вслѣдствіе этого въ 1839 г. были командированы, по Высочайшему повелѣнію, въ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты инженеры путей сообщенія Н. О. Крафтъ и П. П. Мельниковъ, съ порученіемъ подробно

---

[1]) Статист. Сб. М. П. С. Вып. II, изд. 1878 г.

изучить постройку и эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ. Въ то же время на разсмотрѣніе правительства начали поступать различныя предложенія отъ частныхъ лицъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, какъ вообще въ Россіи, такъ въ особенности между Москвою и Петербургомъ.

Императоръ Николай I-й, признавая всю важность сооруженія желѣзной дороги между столицами, возложилъ на Комитетъ Министровъ обсужденіе проекта постройки такой дороги. Несмотря на благопріятныя свѣдѣнія относительно пользы и возможности постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, представленныя вернувшимися изъ Америки инженерами Мельниковымъ и Крафтомъ, Комитетъ Министровъ, значительнымъ большинствомъ голосовъ, призналъ постройку желѣзной дороги между Москвою и Петербургомъ невозможной и безполезной. Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями графъ Толь полагалъ, что мѣстныя препятствія будутъ непреодолимы, вслѣдствіе непроходимости болотъ въ Новгородской губерніи, трудности перехода черезъ Валдайскія горы и разливовъ рѣкъ, а если бы даже дорогу и удалось построить, то наши морозы и снѣга будутъ препятствовать движенію по ней. Кромѣ того, графъ Толь находилъ, что «внутренняя торговля нуждается лишь въ дешевизнѣ доставки, а не въ скорости» [1]), и потому предпочиталъ между столицами водное сообщеніе. Министръ Финансовъ опасался чрезвычайныхъ расходовъ на сооруженіе дороги и сомнѣвался въ доходности ея.

Въ то же время инженеръ генералъ Дестремъ читалъ лекціи о безполезности вообще желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

1 февраля 1842 года, на послѣднемъ засѣданіи Комитета Министровъ, посвященномъ обсужденію вопроса о С.-Петербурго-Московской желѣзной дорогѣ, присутствовалъ Императоръ Николай I [2]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. Главноупр. П. С. и П. З. кн. № 87.
[2]) Полное Собр. Зак. Указъ Прав. Сен. 1 февр. 1842 г.

Выслушавъ мнѣнія Министровъ, Государь рѣшительно заявилъ, что находитъ вполнѣ возможнымъ устройство желѣзной дороги между столицами и повелѣваетъ немедленно приступить къ ея сооруженію.

Того же числа послѣдовалъ Высочайшій указъ, въ коемъ, между прочимъ, было выражено:

«Признавъ за благо даровать отечеству Нашему сооб-щеніе, котораго устроеніе хотя и сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ Государству выгоды многоразличныя и соединитъ обѣ столицы какъ бы воедино, Мы положили возвести оную на счетъ казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ Правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни Государства».

Для завѣдыванія сооруженіемъ этой дороги былъ учрежденъ особый Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича Александра Николаевича. При Комитетѣ была строительная комиссія и канцелярія.

Въ томъ же 1842 году были произведены изысканія съ цѣлью опредѣлить по возможности кратчайшее направленіе для предположенной желѣзной дороги. Въ началѣ были сдѣланы попытки, хотя и неуспѣшныя, отыскать просѣку, сдѣланную еще при Петрѣ Великомъ по совершенно прямому направленію между двумя столицами. Изысканія были сдѣланы по двумъ направленіямъ: 1) отъ Петербурга на Вышній-Волочекъ, по направленію, близкому къ прямому, съ переходомъ черезъ р. Волховъ у Соснинской пристани, и 2) отъ Петербурга съ большимъ отклоненіемъ отъ прямой на Новгородъ и Вышній-Волочекъ. При сравненіи обоихъ направленій оказалось, что линія на Новгородъ, помимо своего большого протяженія, проходитъ по мѣстности болѣе трудной и волнистой [1]).

Въ виду возникшихъ въ Комитетѣ разногласій, былъ составленъ и представленъ на Высочайшее усмотрѣніе подробный докладъ относительно обоихъ направленій.

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отчетъ Главноупр. П. С. и П. З. 1842 г.

Государь, разсмотрѣвъ докладъ, положилъ нижеслѣдующую резолюцію: **Дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной уважительной причины вести ее на Новгородъ, который не лишится тѣхъ выгодъ, которыми пользуется нынѣ** [1]).

Сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій еще не было отнесено къ кругу дѣятельности вѣдомства путей сообщенія. Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями принималъ участіе въ разработкѣ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, лишь какъ представитель отдѣльнаго вѣдомства и членъ Комитета Министровъ. Графъ Толь умеръ 23 апрѣля 1842 года, и присоединеніе цѣлой новой отрасли государственной дѣятельности къ Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій состоялось уже при его преемникѣ.

---

[1]) Тоже. Дѣло Д-та Ж. Д. Иск. Отд. I ст. № 158 1843 г. (копія журнала Комитета С.-Петерб.-Моск. ж. д. отъ 18 февраля 1843 г. № 7).

Графъ П. А. КЛЕЙНМИХЕЛЬ

Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.

1842—1855.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

IX.

Главноуправляющій Графъ П. А. Клейнмихель. Приступъ къ постройкѣ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и относящіяся къ этому періоду преобразованія въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія.

Назначеніе графа П. А. Клейнмихеля Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.— Присоединеніе постройки С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги къ Главному Управленію.— Образованіе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ. — Главнѣйшія преобразованія центральныхъ учрежденій. — Начертаніе общаго плана путей сообщенія въ Имперіи. — Преобразованіе округовъ Путей Сообщенія. — Расширеніе круга дѣятельности вѣдомства. — Развитіе учебнаго дѣла. — Учрежденіе Учебнаго Комитета.— Преобразованіе Института.

Одновременно съ назначеніемъ на должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями графа Петра Андреевича Клейнмихеля, 11 августа 1842 года, послѣдовалъ слѣдующій Высочайшій указъ: «Признавая полезнымъ и удобнымъ предназначенное указомъ Нашимъ 1 февраля сего года устройство С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги присоединить къ Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій въ томъ уваженіи, что непосредственно къ кругу обязанностей сего Управленія принадлежитъ предпринятое сооруженіе, какъ въ настоящее время, при совершеніи онаго, такъ и впослѣдствіи, при дальнѣйшемъ его въ Имперіи распространеніи,—Повелѣваемъ:

«Для распоряженія по сооруженію означенной дороги и вообще для управленія и исполненія всего, до желѣзныхъ дорогъ относящагося, образовать въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій осо-

бый Департаментъ, которому именоваться Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ» [1]).

Директоромъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ былъ назначенъ дѣйств. ст. сов. Фишеръ.

Тѣмъ же указомъ повелѣвалось учредить, на время постройки дороги, при Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ особую комиссію для разсмотрѣнія предложеній, проектовъ и смѣтъ по части технической и искусственной.

Всѣ дѣла, превышающія власть Главноуправляющаго, должны были вноситься въ Высочайше утвержденный 1 февраля 1842 года Комитетъ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги [2]). Дѣла по этому Комитету производились въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ и Директоръ Департамента былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и Управляющимъ дѣлами Комитета.

Ближайшимъ помощникомъ Директора по управленію Департаментомъ являлся Вице-Директоръ. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ составляли четыре отдѣленія и канцелярія. Канцелярія состояла изъ правителя канцеляріи, секретаря и его помощника, журналиста и его помощника. Четыре отдѣленія Департамента носили наименованія: искусственнаго, хозяйственнаго, счетнаго и чертежной; первыми двумя завѣдывали начальники отдѣленія, въ помощь имъ даны были по два столоначальника и четыре помощника столоначальника. Въ счетномъ, помимо начальника отдѣленія, состояли: старшій бухгалтеръ, 2 младшихъ бухгалтера, 2 ихъ помощника, старшій контролеръ, 2 младшихъ контролера и 2 счетныхъ чиновника. Въ чертежной: начальникъ чертежной, 2 старшихъ и 4 младшихъ офицера для занятій, 2 чертежника и 8 кондукторовъ. Кромѣ того, вообще по Департаменту состояли: чиновникъ особыхъ порученій, старшій и два младшихъ архитектора, казначей, онъ же экзекуторъ, его помощникъ, 2 чиновника для иностранной переписки, переводчикъ и нужное число писарей, сторожей и пр. На содер-

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 68, 1842 г.
[2]) Тоже.

жаніе Департамента было ассигновано по 63.072 руб. въ годъ. Деньги эти отпускались изъ Государственнаго Казначейства въ счетъ суммъ, назначенныхъ на сооруженіе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги [1]).

Состоящая до сего при Комитетѣ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги Строительная комиссія и ея канцелярія были упразднены и чиновники перечислены въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

Одновременно съ этимъ былъ учрежденъ и Аудиторіатъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, для ревизіи и рѣшенія судебныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ о военныхъ чинахъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія и принадлежащихъ къ нему командъ. Этимъ положеніемъ упразднялось существовавшее (съ 5 августа 1825 г.) при Штабѣ Корпуса судное отдѣленіе.

Присутствіе Аудиторіата составляли Предсѣдатель и 4 члена. Предсѣдателемъ былъ Товарищъ Главноуправляющаго, начальникъ штаба — непремѣннымъ членомъ, а три остальныхъ члена назначались Высочайшими указами, по представленію Главноуправляющаго. Для дѣлопроизводства учреждена была Канцелярія въ составѣ оберъ-аудитора, двухъ аудиторовъ и 4 писарей. Порядокъ производства дѣлъ былъ опредѣленъ согласно существовавшему въ Генералъ-Аудиторіатѣ Военнаго Министерства [2]).

Затѣмъ было приступлено къ преобразованію центральнаго управленія. 29 октября 1842 года послѣдовало Высочайше утвержденное «Положеніе о преобразованіи Особенной Канцеляріи Главноуправляющаго Путями сообщенія и Публичными Зданіями, перваго и втораго Департаментовъ сего Управленія, съ упраздненіемъ хозяйственнаго комитета [3]).

По кругу своихъ обязанностей оба эти Департамента, какъ образовавшіеся изъ одного Департамента Путей Сообщенія, соединяли въ себѣ часть искусственную и хо-

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 68, 1842 г.
[2]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 19, 1842 г.
[3]) Тоже, дѣло Особен. Канц. № 34, 1842 г.

зяйственную, а второй Департаментъ вѣдалъ и дѣла общія и дѣла личнаго состава мѣстъ, подвѣдомственныхъ Управленію. Такимъ образомъ дѣла однородныя были раздѣлены въ частяхъ Управленія, послѣдствіемъ чего неизбѣжно являлись увеличеніе дѣлопроизводства и замедленіе въ разрѣшеніи дѣлъ. Для устраненія этого признано было полезнымъ отдѣлить искусственную часть отъ хозяйственной и сосредоточить въ первомъ Департаментѣ всѣ предметы по искусственной части, съ переименованіемъ его въ Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ, а дѣла по хозяйственной части были ввѣрены второму Департаменту, который вмѣстѣ съ тѣмъ переименованъ былъ въ Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ, съ упраздненіемъ Хозяйственнаго комитета. Дѣла общаго характера были отнесены къ Особенной Канцеляріи Главноуправляющаго, а дѣла личнаго состава — къ Штабу. За Канцеляріею Главноуправляющаго было оставлено наименованіе «Особенной Канцеляріи», но составъ ея, по случаю передачи въ ея вѣдѣніе изъ военнаго вѣдомства (4 сентября того же года), телеграфной части, усиленъ чиновниками и писарями. Къ предметамъ вѣдѣнія Особенной Канцеляріи были отнесены: 1) дѣла по опредѣленію, увольненію и назначенію къ должностямъ начальствующихъ лицъ частей Главнаго Управленія, чиновниковъ особыхъ порученій при Главноуправляющемъ и чиновниковъ Канцеляріи; 2) дѣла, требующія общихъ распоряженій по всѣмъ или нѣкоторымъ Департаментамъ, и тѣ, которыя по свойству своему не принадлежатъ ни къ одному изъ Департаментовъ; 3) дѣла, тайнѣ подлежащія; 4) дѣла, ни малѣйшаго отлагательства не терпящія; 5) дѣла о наградахъ по Главному Управленію; 6) дѣла по телеграфной части, и 7) вообще дѣла по особому назначенію Главноуправляющаго.

Кромѣ того, на Канцелярію возложено было также: а) составленіе годоваго отчета Государю Императору по вѣдомству Главнаго Управленія; б) храненіе подлинныхъ Высочайшихъ указовъ и объявленіе ихъ, а равно и указовъ Правительствующаго Сената, къ общему свѣдѣнію и руководству по вѣдомству Главнаго Управленія;

в) представленіе ежемѣсячныхъ вѣдомостей о послѣдовавшихъ Высочайшихъ повелѣніяхъ; г) представленіе ежемѣсячныхъ докладовъ о происшествіяхъ по вѣдомству Главнаго Управленія и о движеніи судоходства въ Имперіи; д) веденіе общаго журнала всѣмъ бумагамъ, поступающимъ на имя Главноуправляющаго и распредѣленіе ихъ по Департаментамъ.

Личный составъ Особенной Канцеляріи былъ опредѣленъ изъ Директора, 3 секретарей, 3 ихъ помощниковъ, журналиста съ помощникомъ, переводчика, одного канцелярскаго чиновника перваго разряда, одного — втораго и 8 писарей изъ кантонистовъ. Въ штатъ Канцеляріи были включены также чиновники особыхъ порученій: два V класса, два VI класса и два VIII класса.

Два вновь образованные Департамента имѣли слѣдующій составъ: Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ состоялъ изъ пяти отдѣленій и канцеляріи. Департаменту Искусственныхъ Дѣлъ [1]) было поручено устройство существующихъ и улучшеніе новыхъ шоссейныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній, всѣ распоряженія и мѣропріятія по этой части, а также всѣ техническіе предметы судоходства и распоряженія къ успѣшному движенію его. Кромѣ того Департаментъ долженъ былъ заботиться о содержаніи въ исправномъ состояніи всѣхъ гидравлическихъ сооруженій, слѣдить за всѣмъ тѣмъ, что въ искусственномъ отношеніи принадлежитъ до устройства городовъ и вообще строительной части въ Имперіи. Образованная при Департаментѣ Канцелярія вѣдала: дѣла по личному составу Департамента, отчетность въ суммѣ, на Департаментъ отпускаемой, а также и изданіе журнала Министерства Путей Сообщенія.

Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ [2]) состоялъ изъ 4 отдѣленій, канцеляріи и казначейской части. Кромѣ того при этомъ Департаментѣ было учреждено Общее Присутствіе изъ Вице-Директора и 3 членовъ. Къ кругу вѣдѣнія

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 34, 1842 г.
[2]) Тоже.

Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ были отнесены всѣ распоряженія, разсчеты и взысканія по подрядамъ, поставкамъ и заготовленіямъ строительныхъ и другихъ предметовъ и наблюденіе за правильнымъ и успѣшнымъ выполненіемъ всѣхъ мѣропріятій по этой части, разсмотрѣніе возникающихъ по подряднымъ дѣламъ вопросовъ, представленій и просьбъ, равно пріемъ, храненіе и отпускъ суммъ, ассигнованныхъ на работы и штатное содержаніе всѣхъ мѣстъ и лицъ вѣдомства Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. Департаментъ долженъ былъ наблюдать также за сбереженіемъ и правильнымъ употребленіемъ суммъ подвѣдомственными мѣстами и лицами. На немъ лежало распоряженіе о продажѣ остающихся отъ построекъ матеріаловъ и инструментовъ, веденіе счетоводства и составленіе отчетовъ о суммахъ, Департаменту ввѣряемыхъ. Въ канцеляріи Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ производились тѣ же общія дѣла, какъ и въ Канцеляріи Искусственныхъ Дѣлъ, и, сверхъ того, дѣла по Общему Присутствію. Обязанности сего послѣдняго были опредѣлены: въ разсмотрѣніи предварительныхъ условій подрядовъ, въ производствѣ торговъ на подряды, въ опредѣленіи мѣръ и способовъ къ выгоднѣйшему заготовленію строительныхъ потребностей; въ разсмотрѣніи торговъ, совершенныхъ въ окружныхъ Правленіяхъ и губернскихъ Строительныхъ Комиссіяхъ; въ разсмотрѣніи договоровъ, заключенныхъ на работы и поставки въ мѣстныхъ управленіяхъ, и въ опредѣленіи мѣръ къ производству работъ въ случаѣ неисправности подрядчиковъ; въ разсмотрѣніи жалобъ по подрядамъ; въ ежемѣсячномъ свидѣтельствованіи суммъ, хранящихся въ казначействѣ Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ, и въ разсмотрѣніи и повѣркѣ денежныхъ отчетовъ Департамента.

Общій Архивъ Главнаго Управленія, находившійся до того времени въ завѣдываніи втораго Департамента, при этомъ преобразованіи былъ подчиненъ Штабу Корпуса Путей Сообщенія и содержаніе его отнесено на счетъ остатковъ суммъ Штаба.

Вслѣдъ за этимъ 16 ноября 1842 г. послѣдовало Вы-

сочлйшее повелѣніе о преобразованіи и послѣдняго учрежденія Главнаго Управленія—Комиссіи проектовъ и смѣтъ.

Какъ сказано въ означенномъ Высочлйшемъ повелѣніи: «Комиссія, воспріявъ свое начало въ 1820 г. и получивъ съ того времени многія измѣненія», состояла большею часть изъ прикомандированныхъ офицеровъ и не имѣла «ни опредѣлительнаго штата, ни положительныхъ для круга обязанностей ея правилъ». Комиссія эта была переименована въ «Департаментъ разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ» Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, въ составѣ канцеляріи, 2 отдѣленій, чертежной и депо картъ и плановъ. Обязанности новаго Департамента заключались: въ разсмотрѣніи всѣхъ проектовъ и смѣтъ по части путей сообщенія и строеній гражданскихъ и въ составленіи полнаго собранія картъ всѣмъ путямъ и системамъ сообщенія въ Россіи, какъ водянымъ, такъ и сухопутнымъ, со всѣми ихъ сооруженіями, и такого же собранія фасадовъ и чертежей гражданскихъ зданій вѣдомства путей сообщенія [1]).

Въ слѣдующемъ 1843 году, 4 февраля, при Главномъ Управленіи былъ еще организованъ Департаментъ ревизіи отчетовъ [2]). Штатъ Департамента былъ опредѣленъ изъ общаго присутствія, канцеляріи и четырехъ отдѣленій, въ томъ числѣ одно техническое, два контрольныхъ и одно бухгалтерское. Въ Департаментѣ этомъ сосредоточивалась повѣрка всей отчетности по Главному Управленію, какъ въ денежныхъ и вещественныхъ капиталахъ, такъ и въ употребленіи рабочихъ средствъ на производство сооруженій. Отчеты эти окончательно утверждались Общимъ Присутствіемъ, на обязанности котораго лежало также и составленіе генеральныхъ отчетовъ обо всѣхъ вообще оборотахъ капиталовъ въ Управленіи, для представленія Государственному Контролеру.

Указомъ 11 августа 1842 г. были переданы Главному Управленію Строительные Комитеты по устройству гу-

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 38, 1842 г.
[2]) Тоже, дѣло Особен. Канц. № 33, 1842 г.

бернскихъ городовъ, находившіеся дотолѣ въ вѣдѣніи Военнаго Министерства по Департаменту Военныхъ Поселеній въ городахъ: Архангельскѣ, Новгородѣ, Твери, Владимірѣ, Ярославлѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Казани, Саратовѣ, Калугѣ, Тулѣ, Орлѣ, Харьковѣ, Кіевѣ и Тифлисѣ. Но такъ какъ въ тѣхъ же городахъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Главнаго Управленія находились Строительныя Комиссіи, обязанности которыхъ были совершенно однородны съ обязанностями комитетовъ, то 27 числа того же мѣсяца комитеты были упразднены.

8 октября 1842 года были присоединены къ Главному Управленію два находившіеся въ С.-Петербургѣ комитета: гидравлическихъ и городскихъ строеній; первый наблюдалъ «исправленіе и постепенное введеніе надлежащей въ строеніи всѣхъ частей города правильности», а второй завѣдывалъ работами, производившимися изъ городскихъ доходовъ [1]).

Впослѣдствіи, именно одновременно съ преобразованіемъ округовъ, и эти комитеты были упразднены, а ихъ обязанности возложены на I округъ путей сообщенія.

При вступленіи своемъ въ управленіе вѣдомствомъ, графъ Клейнмихель призналъ необходимымъ начертать общій планъ путей сообщенія въ Имперіи и съ этою цѣлью, циркуляромъ 8 сентября 1842 г., обратился ко всѣмъ начальникамъ губерній съ просьбою сообщить Главному Управленію планы уже существующихъ путей, а равно свои предположенія о проведеніи новыхъ.

Вслѣдъ затѣмъ при Главномъ Управленіи былъ Высочайше утвержденъ особый Комитетъ для начертанія общаго плана настоящимъ и будущимъ путямъ, съ обозначеніемъ степени необходимости ихъ устройства.

Комитетъ состоялъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Главноуправляющаго Генералъ-Лейтенанта Рокасовскаго.

Членами были назначены отъ вѣдомства Путей Сообщенія: генералъ-маіоръ Севастьяновъ, полковники Вол-

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 32, 1842 г.

ковъ и Христіановичъ, подполковникъ Латраверсъ, а впослѣдствіи полковникъ Языковъ и другіе; отъ другихъ вѣдомствъ: сенаторъ тайный совѣтникъ Муравьевъ, Генеральнаго Штаба полковникъ Вольфъ, Директоръ Департамента корабельныхъ лѣсовъ контръ-адмиралъ баронъ Врангель, статскій совѣтникъ Шемотъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Переверзевъ, С.-Петербургскій Гражданскій Губернаторъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Шереметьевъ, статсъ-секретарь Карнѣевъ и дѣйствительный статскій совѣтникъ Чиколини.

Правителемъ дѣлъ Комитета назначенъ былъ инженеръ капитанъ Марченко.

Результатами работъ Комитета была составленая имъ карта Россіи съ подробнымъ обозначеніемъ линій сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній, существующихъ, предполагаемыхъ вновь, требующихъ немедленнаго исправленія и т. п.

Заслуживаетъ упоминанія составленное при управленіи графа Клейнмихеля новое Урочное Положеніе.

До того времени для исчисленія количества рабочихъ и матеріаловъ при составленіи смѣтъ на всѣ вообще работы руководствомъ служило составленное въ 1838 году Урочное Положеніе.

По опыту оказалось, что многое исчислено въ немъ въ излишествѣ. 8 октября 1842 года Высочайше утвержденъ особый Комитетъ для составленія новаго Урочнаго Положенія.

Предсѣдателемъ Комитета назначенъ былъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія генералъ-маіоръ Шишовъ, членами: того же Корпуса полковники: Трофимовичъ, Медвѣдевъ, Кроль и Христіановичъ, маіоръ Кербедзъ, полевой инженеръ-полковникъ Богдановъ, Морской Строительной части инженеръ-подполковникъ Мѣдниковъ и архитекторъ коллежскій асессоръ Ефимовъ, производителемъ дѣлъ Комитета Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія поручикъ Ераковъ. Къ 1-му февраля 1843 года Комитетъ окончилъ свои занятія; составленное имъ Урочное Положеніе на всѣ вообще работы, производящіяся

при крѣпостяхъ, гражданскихъ зданіяхъ и гидротехническихъ сооруженіяхъ, удостоилось Высочайшаго утвержденія [1]).

Одновременно съ реорганизаціею центральныхъ учрежденій подвергались измѣненію мѣстные органы Управленія.

Въ 1844 г., по Высочайше одобренному 2 іюля 1843 года предположенію о преобразованіи округовъ путей сообщенія и временному штату, мѣстныя управленія получили устройство, сохранившееся въ главныхъ чертахъ до настоящаго времени.

По этому предположенію образовано было первоначально 12 округовъ, въ которые вошли губерніи Европейской Россіи и Кавказъ, но не включены: Финляндія, Сибирь и Царство Польское.

Въ соотвѣтствіе съ установленною въ то время организаціею Департаментовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, въ окружныхъ правленіяхъ часть хозяйственная была отдѣлена отъ искусственной. Производство дѣлъ каждой изъ этихъ частей и вообще всего Правленія возложена была на особыя, по штату опредѣленныя, отдѣленія и канцелярію. Управленіе же округами во всѣхъ частяхъ сосредоточено въ Общемъ Присутствіи.

Для производства работъ и для надзора за сооруженіемъ и судоходствомъ округа раздѣлены были на отдѣленія а эти послѣднія на дистанціи. Отдѣленія поручены начальникамъ отдѣленій и ихъ помощникамъ, а дистанціи—начальникамъ дистанцій.

По этому же положенію 1843 г., для производства работъ, надзора за сохранностью сооруженій и за судоходствомъ и для службы на шоссейныхъ заставахъ были учреждены, взамѣнъ мастерскихъ бригадъ и полицейскихъ командъ, военно-рабочія роты, комплектовавшіяся изъ нижнихъ чиновъ военнаго вѣдомства. Число этихъ ротъ доходило до 52 съ 10.400 рядовыхъ и 520 унтеръ-офицеровъ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отчетъ за 1843 г.

Высочайше утвержденное 2 іюля 1843 г. предположеніе о преобразованіи округовъ путей сообщенія было приведено въ исполненіе съ января 1844 г., въ видѣ опыта, на два года. Затѣмъ, по всеподданнѣйшимъ докладамъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, 10 января 1846 г. [1]), 8 января 1848 г. [2]) и 19 января 1850 г., послѣдовали Высочайшія повелѣнія объ отсрочкѣ представленія окончательнаго положенія каждый разъ еще на два года. Необходимость этихъ отсрочекъ во всѣхъ указанныхъ случаяхъ мотивировалась тѣмъ, что «окончаніе опыта зависитъ отъ устройства новыхъ сухопутныхъ и водяныхъ путей, во многихъ пунктахъ и на значительномъ пространствѣ предназначенныхъ и частью уже приведенныхъ въ исполненіе». Срокъ, назначенный Высочайшимъ повелѣніемъ 1850 г. для представленія окончательнаго положенія о преобразованіи округовъ путей сообщенія (1 января 1852 г.), наступилъ и новой отсрочки графомъ Клейнмихелемъ испрашиваемо не было. Но въ этомъ же году затребовано было отъ округовъ представленіе данныхъ для разработки окончательнаго положенія, которое однако не получило осуществленія.

Какъ выше сказано, при преобразованіи 1843 г., Царство Польское не вошло въ составъ округовъ Управленія водяными и сухопутными сообщеніями Царства Польскаго составляло отдѣльную отрасль администраціи до Высочайшаго указа 5 декабря 1846 г., которымъ управленіе это было преобразовано въ XIII округъ путей сообщенія [3]). Округъ этотъ былъ поставленъ въ прямую зависимость отъ Намѣстника Царства Польскаго, причемъ, однако, Намѣстникъ долженъ былъ сообщать Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, для всеподданнѣйшихъ докладовъ, обо всемъ, что требовало Высочайшаго разрѣшенія или утвержденія.

[1]) Окружныя Правленія были тогда учреждены: I округа—въ Спб., II—въ Вытегрѣ, III—въ Вышнемъ-Волочкѣ, IV—въ Москвѣ, V—въ Ярославлѣ, VI—въ Казани, VII—въ Саратовѣ, VIII—въ Тифлисѣ, IX—въ Екатеринославѣ, X—въ Кіевѣ. XI—въ Могилевѣ и XII—въ Ригѣ.

[2]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 8, 1846 г.

[3]) Тоже № 11, 1846 г.

Въ тѣ же условія по отношенію къ Намѣстнику Кавказскаго края былъ поставленъ и VIII округъ путей сообщенія съ губернскими Строительными Комиссіями.

Въ періодъ преобразованія Округовъ дороги грунтовыя, почтовыя и торговыя находились подъ управленіемъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Для завѣдыванія ими были учреждены въ губерніяхъ Дорожныя Комиссіи, но недостатокъ въ техникахъ являлся для губернскихъ начальниковъ постояннымъ препятствіемъ къ успѣшному исправленію и сооруженію дорогъ. Въ виду неразрывной связи дорожнаго управленія съ прямыми обязанностями вѣдомства путей сообщенія, завѣдываніе этими дорогами было передано Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, и Высочайшимъ Указомъ 28 апрѣля 1849 г. Дорожныя Комиссіи были присоединены къ Строительнымъ Комиссіямъ.

При такомъ развитіи дѣятельности вѣдомства, естественно явился недостатокъ въ техникахъ. Сооруженіе публичныхъ зданій и устройство городовъ въ Имперіи требовало большого числа архитекторовъ. Существовавшее при Главномъ Управленіи съ 1841 года Архитекторское училище, какъ по малочисленности воспитанниковъ, такъ и по получаемому ими одностороннему образованію, не могло удовлетворять этой потребности.

Въ той же степени не удовлетворяло и другое учебное заведеніе—Училище гражданскихъ инженеровъ, учрежденное въ 1832 г. и имѣвшее своимъ назначеніемъ подготовлять собственно дорожныхъ инженеровъ. Въ виду этого Высочайшимъ Указомъ 17 декабря 1842 г., оба эти училища были соединены въ одно подъ наименованіемъ «Строительное училище Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій» [1]). Цѣлью новаго училища было приготовлять строителей всѣхъ родовъ гражданскихъ зданій. Этому училищу, какъ вообще всѣмъ училищамъ Главнаго Управленія, была дана военная организація. Число воспитанниковъ было опредѣлено въ 150 че-

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 46, 1843 г.

ловѣкъ и они составляли роту. Въ программу занятій были введены строевая и фронтовая служба.

Въ училище принимались дѣти дворянъ и чиновниковъ. Воспитанники выпускались изъ училища со званіемъ архитекторскихъ помощниковъ съ чиномъ XIV или XII классовъ.

Одновременно съ этимъ, взамѣнъ упраздненной въ 1839 г. Кондукторской школы, при пяти округахъ путей сообщенія были учреждены Школы кантонистовъ для образованія писарей и кондукторовъ путей сообщенія. Школы эти находились въ Шлиссельбургѣ, Витегрѣ, Вышнемъ-Волочкѣ, Ригѣ, Лепелѣ и Телеханахъ (при Огинской системѣ). Кромѣ того, въ 1842 г., вмѣстѣ съ переходомъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія телеграфной части, была принята отъ Военнаго Министерства «Сигнальная школа», учрежденная въ 1841 г.

Въ воспитанники этой школы принимались дѣти изъ батальоновъ военныхъ кантонистовъ. По окончаніи курса имъ производилось испытаніе на Кронштадтской телеграфной станціи, а затѣмъ они были зачисляемы въ телеграфическія роты.

Для общаго наблюденія за ходомъ образованія въ учебныхъ заведеніяхъ былъ учрежденъ въ ноябрѣ 1848 г. при Главномъ Управленіи Учебный Комитетъ, въ коемъ сосредоточилась вся учебная часть вѣдомства [1]).

Институтъ Инженеровъ путей сообщенія также подвергся преобразованіямъ [2]). Прежде всего графъ Клейнмихель придалъ Институту окончательно характеръ военно-учебнаго заведенія. Обращено было усиленное вниманіе на фронтовую службу и на всѣхъ воспитанниковъ были распространены правила, изданныя въ 1843 г. для офицеровъ, обучающихся въ Главномъ Инженерномъ и Артилерійскомъ училищахъ. Согласно этимъ правиламъ увольненіе офицера изъ Института допускалось лишь въ случаѣ тяжкой его болѣзни или необходимости поддерживать

---

[1]) Арх. М. П. С. дѣло Учебн. Ком. № 1, 1848 г.

[2]) Тоже, дѣла Особен. Канц. № 7, 1843 г., и № 40, 1848 г.

семейство послѣ смерти родителей. 6 марта 1846 года послѣдовалъ приказъ принимать въ Институтъ лишь потомственныхъ дворянъ и притомъ не свыше 13-ти лѣтняго возраста. 6 сентября 1847 г. было опубликовано новое положеніе объ Институтѣ. По этому положенію были учреждены: 4 класса общаго образованія, 3 класса спеціальныхъ для инженеровъ (изъ нихъ одинъ практическій) и 3 класса спеціальныхъ для архитекторовъ (изъ нихъ одинъ практическій). Въ двухъ высшихъ инженерныхъ классахъ слушали курсъ по прежнему прапорщики и подпоручики. Но черезъ 2 года, а именно 13 іюня 1849 г., было Высочайше утверждено новое положеніе. По этому положенію Институтъ во всемъ сравненъ съ военно-учебными заведеніями, Штатное число воспитанниковъ опредѣлено: казеннокоштныхъ 150, своекоштныхъ 100; послѣдніе уплачивали по 350 р. въ годъ. Воспитанники дѣлились на двѣ роты: строевую и резервную, въ каждой по 125 кадетъ. Въ составѣ Института положено: Директоръ и его помощникъ, 2 ротныхъ командира, 10 ротныхъ офицеровъ, 2 каптенармуса, 5 барабанщиковъ, 2 горниста и 4 дядьки. Хозяйственною частью завѣдывалъ полиціймейстеръ.

При Институтѣ были учреждены еще 2 комитета (оба подъ предсѣдательствомъ Директора Института)—Воспитательный—изъ помощника директора, инспектора классовъ, ротныхъ командировъ и законоучителя, и Хозяйственный—изъ помощника директора, инспектора классовъ, ротныхъ командировъ и завѣдывающаго хозяйственною частью Института, полиціймейстера.

X.

Главнѣйшія черты дѣятельности Главнаго Управленія при графѣ П. А. Клейнмихелѣ.

Постройка С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги. — Взглядъ Императора Николая I на значеніе желѣзныхъ дорогъ для Россіи. — Мѣры для насажденія въ Россіи рельсоваго производства и изготовленія подвижнаго состава. — Заботы о подготовкѣ механиковъ.—Открытіе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и вліяніе этого событія на дальнѣйшій ходъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи. — Варшаво-Вѣнская желѣзная дорога. — Рѣшеніе правительства построить С.-Петербурго-Варшавскую желѣзную дорогу. — Мѣры графа Клейнмихеля по улучшенію судоходства. — Работы по постройкѣ шоссейныхъ дорогъ. — Первый телеграфъ въ Россіи. — Появленіе электромагнитнаго телеграфа и присоединеніе телеграфной части къ Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. — Первыя телеграфныя линіи. — Постройка Николаевскаго моста и другія сооруженія въ столицахъ.

Вновь образованному учрежденію, Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ, а съ нимъ и Главному Управленію предстояла трудная задача. Главное Управленіе приступало къ сооруженію С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги среди всеобщаго недовѣрія къ пользѣ этого предпріятія, не имѣя ни достаточнаго числа техниковъ-спеціалистовъ, ни заводовъ для оборудованія дороги необходимыми принадлежностями. Изъ русскихъ инженеровъ только весьма немногіе прониклись сознаніемъ необходимости этого пути. Въ числѣ ихъ былъ вернувшійся изъ Америки инженеръ Мельниковъ, впослѣдствіи Министръ Путей Сообщенія. Мельниковъ былъ назначенъ однимъ изъ строителей дороги, именно ея сѣверной половины. Императоръ Николай I-й видѣлъ недовѣріе къ предпринятому сооруженію и среди общества, и въ административныхъ сферахъ, но, глубоко убѣжденный въ правотѣ

и вѣрности Своего взгляда, считалъ Своимъ долгомъ по отношенію къ Россіи поспѣшить постройкою дороги.

Убѣжденіе въ правильности Своихъ сужденій и пониманіе общественнаго настроенія Государь, между прочимъ, ясно обнаружилъ въ слѣдующихъ словахъ, сказанныхъ имъ Мельникову, когда онъ, какъ одинъ изъ строителей дороги, представлялся Государю [1]):

«Мы терпимъ отъ избытка разстояній. Я смотрю на сближеніе Петербурга съ Москвою, какъ на дѣло великой государственной важности; какія бы ни были намѣренія Великаго Петра при основаніи Петербурга, но время и обстоятельства сдѣлали изъ Петербурга резиденцію Русскихъ Государей, главный правительственный центръ и одинъ изъ самыхъ большихъ портовъ Европы. Съ другой стороны, Москва по положенію своему есть естественный центръ Государства, средоточіе его внутренняго движенія, можно сказать, всей внутренней жизни Россіи, и поэтому всякое сближеніе этихъ двухъ столицъ должно быть достигнуто для пользы отечества, съ какими бы то ни было денежными пожертвованіями. Желѣзная дорога разрѣшаетъ этотъ вопросъ сближенія, сокращая почти втрое противъ обыкновенныхъ путей время и стоимость переѣзда и перевозки, и потому желѣзная дорога между этихъ пунктовъ должна существовать. Я рѣшилъ ей быть противъ мнѣнія большинства призванныхъ Мною на Совѣтъ и надѣюсь, что потомство оправдаетъ Мое рѣшеніе».

Эти слова Государя лучше всего характеризуютъ Его отношеніе къ дѣлу желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Императору Николаю Павловичу суждено было Самому убѣдиться черезъ нѣсколько лѣтъ, какъ оправдались Его слова.

Вмѣстѣ съ производствомъ изысканій вѣдомство озаботилось приступить и къ заготовленію необходимыхъ матеріаловъ для постройки.

Для этой цѣли Главное Управленіе вошло въ сношенія съ заграничными фирмами: механику Росъ-Уайненсу

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепол. Отч. М. П. С. Мельникова 1862—1869 гг.

въ Балтиморѣ былъ заказанъ образцовый паровозъ; другой такой же паровозъ былъ заказанъ въ Англіи у Манчестерскаго механика Шарпа. Рельсы также были заказаны въ Англіи на заводѣ Гестъ и К°. Не смотря на покровительство Правительства и желаніе Государя, выдѣлать потребное количество рельсовъ въ Россіи оказалось совершенно невозможнымъ. Въ виду выгодности условій, предложенныхъ заводамъ, составилось общество русскихъ горнозаводчиковъ, но они сдва успѣли поставить въ періодъ времени до 1850 г. 50.000 пудовъ рельсовъ [1]).

Въ 1850 г. казенный чугунно-плавильный заводъ (нынѣ Путиловскій), на 3 верстѣ Петергофской дороги, былъ предоставленъ на 25 лѣтъ въ частное владѣніе для приспособленія его къ выдѣлкѣ рельсовъ.

Подвижной составъ предполагалось изготовлять на Александровскомъ механическомъ заводѣ, для чего были выписаны изъ Америки техники.

Вмѣстѣ съ этимъ были приняты мѣры для подготовленія механиковъ для Главнаго Управленія. Для этой цѣли Главное Управленіе содержало въ горной технической школѣ 30 пансіонеровъ, преимущественно изъ кантонистовъ, съ платою за каждаго по 250 руб. въ годъ.

Въ 1843 г., на устройство С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и содержаніе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ было отпущено 7.237.600 руб.

Къ этому времени изысканія были закончены и линія дороги нанесена на карту, принятую, по Высочайшемъ утвержденіи 14 апрѣля 1843 года, къ руководству при постройкѣ [2]).

По мѣрѣ окончанія работъ на отдѣльныхъ участкахъ дороги началось опытное паровозное движеніе, сперва исключительно служебное, а затѣмъ постоянное для публики. Служебное движеніе началось лѣтомъ 1846 г., на соединительной вѣтви между Петербургомъ и Александровскимъ заводомъ, и вскорѣ затѣмъ на главной линіи

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. отчетъ по вѣдомству п. с. за 25-лѣтіе царствованія Императора Николая I.

[2]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. Гл. Упр. за 1843 г.

до ст. Колпино. 7 и 8 сентября 1850 г. Государь лично осматривалъ работы. Прибывъ въ коляскѣ въ Вышній-Волочекъ, Государь въ особо приготовленномъ Императорскомъ поѣздѣ проѣхалъ до Твери и далѣе до Кольцова, гдѣ оканчивалась укладка пути.

1 ноября 1851 г. С.-Петербурго-Московская желѣзная дорога была открыта для общественнаго пользованія на всемъ своемъ протяженіи.

8 сентября 1855 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о наименованіи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги «*Николаевскою*». Въ Высочайшемъ повелѣніи между прочимъ было сказано, «что путь этотъ по своему устройству достоинъ носить имя Высочайшаго Основателя его».

Постройка дороги производилась на счетъ внутреннихъ и внѣшнихъ займовъ и стоимость ея опредѣлилась на версту, приблизительно, около 126.000 руб. [1])

Въ первый же годъ открытія движенія было перевезено пассажировъ 780.154, товара 10.251.916 пудовъ и выручено чистаго дохода 1.651.309 руб. 28 коп.

Постройка С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги продолжалась слишкомъ 8 лѣтъ и стоимость ея значительно превзошла стоимость подобныхъ сооруженій за границей. Это объясняется исключительными обстоятельствами, при которыхъ строилась дорога; кромѣ того, путь былъ устроенъ двойной. Всѣ эти условія, въ связи съ пустынной и болотистою мѣстностью, по которой дорога проходитъ на значительномъ протяженіи, конечно, увеличили стоимость сооруженія. Тѣмъ не менѣе опытъ сооруженія этой дороги послужилъ основаніемъ тому убѣжденію, что система казенной постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи невозможна. Съ другой стороны значительные займы, заключенные правительствомъ для сооруженія дороги, ея чрезвычайно высокая поверстная стоимость и медленность постройки утвердили въ обществѣ мнѣніе, что подобное дѣло немыслимо для частныхъ

---

[1]) Тоже. Всеподд. отч. М. П. С. Мельникова 1862—1869 гг.

лицъ. Такимъ образомъ правительство, находя систему казенной постройки невыгодной, не могло разсчитывать и на содѣйствіе частныхъ капиталовъ. Между тѣмъ развитіе цѣлой желѣзнодорожной сѣти на западѣ Европы ясно уже указало ту роль, которую эти улучшенные пути сообщенія должны играть въ Россіи, съ ея обширными пространствами. Кромѣ того обращало на себя вниманіе стратегическое значеніе желѣзныхъ дорогъ. Въ виду этого, правительство не могло остановиться въ дѣлѣ дальнѣйшаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ и 15 февраля 1851 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о сооруженіи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги [1]). Къ этому времени (1848 г.) уже была, между прочимъ, закончена постройка Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги. Начальникомъ работъ по постройкѣ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги былъ назначенъ Товарищъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями инженеръ Герстфельдтъ [2]).

Впрочемъ, на постройку этой дороги правительствомъ было затрачено не болѣе 18 мил. руб., такъ какъ военныя дѣйствія въ 1853 г. помѣшали продолженію работъ; по открытіи въ этомъ году движенія между Петербургомъ и Гатчино постройка дороги на этомъ и остановилась.

При графѣ Клейнмихелѣ по Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій былъ принятъ рядъ мѣръ къ улучшенію судоходства на важнѣйшихъ системахъ.

На Вышневолоцкой системѣ особенныя затрудненія судоходству представляли пороги на р. Мстѣ. Протяженіе этихъ пороговъ до 30 верстъ и общее паденіе воды на этомъ пространствѣ 30½ саж. Сила теченія была такъ велика, что пущенная съ верхняго порога барка проплывала 30-ти верстное пространство въ 1 часъ. При такой быстротѣ хода и извилистыхъ теченіяхъ, управленіе барками дѣлалось почти невозможнымъ. Для устраненія

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Д-та Ж. Д. № 3012, 1851 г.

[2]) Тамъ же.

опасности движенія на этомъ пространствѣ рѣки, въ крутыхъ поворотахъ ея были устроены упругія заплыви, предупреждающія удары судовъ о берега и направляющія ихъ по фарватеру.

Въ 1847 году было приступлено къ расчисткѣ Боровичскихъ пороговъ, къ срѣзкѣ выдающихся въ рѣку косъ, засорявшихъ русло обвалами, и къ устройству струеотводныхъ плотинъ [1]).

Работами этими было достигнуто, что весь путь Вышневолоцкой системы отъ Твери до Петербурга, свыше 1.000 верстъ, суда могли проходить въ 2 мѣсяца, съ платою за доставку по 12 коп. сер. съ пуда. На Маріинской системѣ важнѣйшее улучшеніе состояло въ сооруженіи Бѣлозерскаго канала. До того, для перехода изъ р. Шексны въ Ковжу, суда должны были переплывать черезъ Бѣлое озеро, причемъ надо было перегружать кладь изъ рѣчныхъ судовъ въ палубныя. Это крайнее неудобство, соединенное съ опасностью плаванія по Бѣлому озеру, съ давняго времени вызывало необходимость провести въ обходъ озера каналъ. По Высочайшему повелѣнію каналъ былъ начатъ въ 1843 году и въ августѣ 1846 года былъ открытъ для судоходства. Для временной остановки судовъ и помѣщенія ихъ на зимовку устроена въ г. Бѣлозерскѣ гавань на 308 судовъ. Съ открытіемъ Бѣлозерскаго канала всѣ суда Маріинской системы поспѣшили воспользоваться этимъ новымъ и удобнымъ путемъ, и многіе грузы, отправлявшіеся дотолѣ въ С.-Петербургъ другими путями, стали предпочитать Маріинскую систему, не смотря на то, что на сѣверной ея вѣтви представлялось другое препятствіе—плаваніе по Онежскому озеру. Затѣмъ въ 1845 году было приступлено къ сооруженію обходнаго канала отъ устья рѣки Вытегры до залива Онежскаго озера, называемаго Чернымъ Пескомъ. Каналъ этотъ былъ начатъ еще въ 1820 году, но доведенъ только до 19 версты. Въ 1851 году онъ былъ прорытъ еще на 45 верстъ до самаго истока рѣки Свири.

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отч. за 1847 г.

Днѣпровско-Бугскій каналъ, изъ Днѣпра въ Вислу по рѣкамъ Припяти и Бугу, также требовалъ улучшеній. По этому пути направлялись продукты нашей промышленности за границу — въ Данцигъ и Кенигсбергъ, а Брестъ-Литовская крѣпость снабжалась военными и продовольственными запасами. Окончательное устройство каналъ этотъ получилъ въ 1846г., но засуха того года указала на необходимость дополнить водоподъемную систему 13 разборчатыми плотинами, что и было исполнено въ 1847 — 1848 гг.

Въ 1844 г. было закончено начатое въ 1825 году соединеніе р. Москвы съ р. Волгою. Для сооруженія въ Москвѣ на Воробьевыхъ горахъ Храма Спасителя требовалось большое количество матеріаловъ и доставка ихъ изъ окрестныхъ мѣстъ являлась почти невозможной. Это вызвало предположеніе продолжить Тихвинскую систему до Москвы, прорывъ каналъ для соединенія рѣки Истры, впадающей въ р. Москву, съ р. Сестрою, притокомъ рѣки Дубны, впадающей въ Волгу. Въ этотъ же періодъ времени производились работы по улучшенію портовъ Рижскаго, Либавскаго и Виндавскаго.

Въ видахъ поощренія и развитія пароходства на рѣкахъ 2 іюня 1843 года былъ изданъ законъ о предоставленіи свободнаго права всѣмъ въ Имперіи учреждать буксирное пароходство.

Что касается шоссейныхъ дорогъ, то съ развитіемъ постройки желѣзныхъ дорогъ ихъ значеніе измѣняется. Онѣ являются уже не главными Государственными путями, для большихъ переѣздовъ, а путями мѣстными и подвозными или питательными для желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній. Поэтому, съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, сооруженіе большихъ шоссе прекратилось, но постройка подвозныхъ шоссейныхъ дорогъ и шоссированіе мѣстныхъ путей стало, напротивъ, необходимѣе прежняго. За время управленія вѣдомствомъ гр. Клейнмихеля, до 1855 года, было открыто для пользованія (считая и шоссе, сооруженныя до него) 5.397 в. Кромѣ того, находились въ постройкѣ: Воронежское шоссе — 275 в.,

Курско-Харьковское — 309 в., Кіевское — 600 в., Кіево-Брестское — 560 в., Псково-Рижское — 232 в., Орловско-Брянское — 120 в., всего 2.196 в., и производились изысканія для сооруженія другихъ шоссе, на протяженіи 3.300 в.

Первые телеграфы въ Россіи, оптическіе, находившіеся въ завѣдываніи Военнаго Министерства, по Департаменту Военныхъ Поселеній, были учреждены въ 1824 г., въ видѣ опыта, между С.-Петербургомъ и Шлиссельбургомъ, для передачи свѣдѣній о движеніи судоходства по Ладожскому каналу. Но въ 1836 г. эта линія была упразднена. Въ 1833 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ устройствѣ оптическаго телеграфа отъ С.-Петербурга до Кронштадта, который и былъ законченъ въ 1834 г. Затѣмъ военное вѣдомство приступило къ устройству оптическаго телеграфа отъ С.-Петербурга до Варшавы. Линія эта, состоящая изъ 146 станцій, была окончена къ 1846 г. Оптическіе телеграфы строились въ видѣ широкихъ башенъ, съ вращающимися сигналами на верху. Въ ночное время сигналы подавались фонарями съ рефлекторами. Такіе телеграфы служили исключительно нуждамъ правительства, и частныя лица не имѣли права ими пользоваться. Несовершенство подобныхъ оптическихъ телеграфовъ, не говоря уже о медленности передачи, очевидно; въ сильный дождь или туманъ сигналы съ трудомъ различались; кромѣ того телеграфисты постоянно сбивались въ сигнальныхъ знакахъ [1]).

Примѣненіе электромагнита къ устройству телеграфа произвело переворотъ въ этомъ дѣлѣ. Заслуга изобрѣтенія электромагнитныхъ телеграфовъ принадлежитъ въ значительной мѣрѣ русскому ученому Шиллингу. Въ Россіи первый электромагнитный телеграфъ, системы русскаго же ученаго Якоби, былъ проведенъ отъ Зимняго Дворца къ Главному Штабу въ 1841 г. Съ присоединеніемъ телеграфной части къ Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, въ 1842 году была проведена вторая

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. отч. по Вѣд. П. С. за 25-лѣтіе царствованія Императора Николая I.

телеграфная линія отъ Зимняго Дворца къ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями; въ 1843 году была устроена линія Царскосельская, а въ 1846 году начата линія С.-Петербургъ-Москва. Но электромагнитные проводы, проложенные подъ землею, теряли мало-по-малу свойство изоляціи. Такимъ образомъ въ непродолжительномъ времени передача депешъ дѣлалась невозможною. Съ появленіемъ заграницею гуттаперчи на изолированіе проводовъ выписано было для опыта новыхъ проводниковъ на 10 верстъ. Вслѣдъ затѣмъ, въ 1849 году, посланы были инженеры подполковникъ Людерсъ и штабсъ-капитанъ Гетшель для осмотра существующихъ за границею электромагнитныхъ телеграфовъ. Инженеры возвратились, привезя съ собою до 30 верстъ новыхъ проводниковъ, со всѣми необходимыми инструментами. Въ скоромъ времени подземная линія съ изолированными проводами была проведена отъ С.-Петербурга до Колпино. Но эта система подземныхъ проводовъ не оправдалась за границею; въ Россіи же она оказалась еще болѣе неудобной, въ виду промерзанія грунта. Вслѣдствіе этого была избрана новая система — наружныхъ проводниковъ. Съ этого времени (начала 50-хъ годовъ) дѣло устройства въ Россіи телеграфовъ получаетъ правильное развитіе.

Въ 1854 году устроена первая воздушная, т. е. подвѣсная на столбахъ телеграфная линія между С.-Петербургомъ и Варшавою, съ вѣтвью къ Прусской границѣ на Маріамполь. Эта линія была сомкнута въ Варшавѣ съ устроенною прежде линіею вдоль Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги.

Политическія обстоятельства потребовали соединенія телеграфомъ прибрежныхъ городовъ Балтійскаго и Чернаго морей, и къ 1-му января 1855 года были соединены съ С.-Петербургомъ: Ревель, Рига, Гельсингфорсъ, Одесса, Николаевъ и Симферополь. На 5.077 верстъ протяженія было проведено 6.862 версты телеграфныхъ проводовъ и устроено 65 телеграфныхъ станцій. Въ 1855 г. было издано Высочайше утвержденное 15 января «Положеніе о

пріемѣ и передачѣ телеграфныхъ депешъ по электромагнитному телеграфу». Это положеніе, вошедшее въ дѣйствіе съ 15 апрѣля того же года, предоставило пользоваться телеграфнымъ сообщеніемъ частнымъ лицамъ [1]).

Изъ сооруженій, исполненныхъ въ это время въ Петербургѣ, особеннаго вниманія заслуживаетъ постоянный, нынѣ Николаевскій, мостъ черезъ р. Неву. По Высочайшему повелѣнію 6 ноября 1842 года былъ учрежденъ для этой цѣли особый Комитетъ, на который, вмѣстѣ съ тѣмъ, было возложено и устройство подземной трубы и бульвара на мѣстѣ Адмиралтейскаго канала. Предсѣдательствовалъ въ Комитетѣ инженеръ генералъ-лейтенантъ Дестремъ; кромѣ него въ составъ Комитета входили: членъ Совѣта Гл. Управленія ген.-м. Цвилингъ, г.-м. Бульмерингъ, Вице-Директоръ Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ полковникъ Медвѣдевъ, членъ Комиссіи проектовъ и смѣтъ полк. Волковъ; затѣмъ С.-Петербургскій Уѣздный Предводитель Дворянства и С.-Петербургскій Городской Голова. Производителемъ работъ былъ назначенъ инженеръ-маіоръ Кербедзъ [2]). Къ работамъ приступили въ 1843 году и 21 ноября 1850 года мостъ былъ готовъ и открытъ для проѣзда подъ наименованіемъ Благовѣщенскаго. 22 февраля 1855 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе, объявленное въ приказѣ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями гр. Клейнмихеля, слѣдующаго содержанія: «Постоянный черезъ р. Неву въ С.-Петербургѣ Благовѣщенскій мостъ, сооруженіе коего около цѣлаго столѣтія было предметомъ проектовъ неудобоисполнимыхъ, и который волею въ Бозѣ почившаго Государя Императора Николая I, въ 1843 г. начатъ и личнымъ попеченіемъ Его Императорскаго Величества въ 1850 г. совершенно оконченъ, именовать Николаевскимъ мостомъ, въ память благодѣянія Августѣйшаго Монарха жителямъ столицы [3])». При графѣ Клейнмихелѣ сооружалась на Невѣ гранитная набережная, оконченъ Обводный каналъ, по-

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. отч. М-ра П. С. Мельникова 1862—1869 гг.
[2]) Арх. М. П. С., дѣло Особ. Канц.. №№ 35 — 54, 1842 г.
[3]) Тоже, дѣло Особ. Канц. № 26, 1855 г.

строены мосты Аничковъ и Египетскій, а также устроенъ Петровскій паркъ и часть Александровскаго. Въ Москвѣ былъ оконченъ водопроводъ, снабжающій Москву водою изъ Мытищенскихъ ключей.

Въ годъ кончины Императора Николая I, 15 октября, графъ Клейнмихель былъ уволенъ по болѣзни отъ должности, съ назначеніемъ членомъ Государственнаго Совѣта и съ оставленіемъ въ званіи генералъ-адъютанта. Исправляющимъ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями тѣмъ же указомъ былъ назначенъ сенаторъ генералъ-лейтенантъ Чевкинъ, утвержденный въ этой должности 1 января 1856 г.

XI.

Приступъ къ сооруженію большой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи и дѣятельность вѣдомства при Главноуправляющемъ К. В. Чевкинѣ.

Генералъ-адъютантъ К. В. Чевкинъ. — Рѣшеніе правительства о привлеченіи частныхъ капиталистовъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. — Учрежденіе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. — Проектъ первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи. — Организація Главнаго Общества и первоначальная дѣятельность его. — Возникновеніе другихъ частныхъ обществъ для постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. — «Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ». — Постройка новыхъ шоссе. — Приступъ къ сооруженію параллельнаго Ладожскаго канала. — Замѣчательныя работы и сооруженія, исполненныя вѣдомствомъ Путей Сообщенія при Главноуправляющемъ генералѣ К. В. Чевкинѣ. — Преобразованіе Института.

Генералъ-адъютантъ [1]) Константинъ Владиміровичъ Чевкинъ, въ продолженіе своей слишкомъ двадцатипятилѣтней службы, до назначенія на должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями не разъ обращалъ на себя вниманіе Императора Николая I, какъ энергичный и высокообразованный дѣятель.

Службу свою онъ началъ 1827 г. при топографическомъ военномъ Депо и въ томъ же году находился въ дѣйствующей арміи, въ походѣ противъ персовъ. Въ слѣдующемъ 1828 г. участвовалъ въ походѣ противъ турокъ, причемъ за блестящую храбрость, выказанную при переправѣ, 27 мая, черезъ Дунай у Сатунова, въ тотъ же день

---

[1]) Ген.-лейт. Чевкинъ былъ пожалованъ званіемъ генералъ-адъютанта 15 апр. 1856 года.

былъ Государемъ лично пожалованъ флигель-адъютантомъ. Въ 1830 году, по Высочайшему повелѣнію, Чевкинъ былъ отправленъ съ особымъ порученіемъ за границу, съ причисленіемъ къ русскому посольству въ Парижѣ. Въ 1831 году онъ былъ вызванъ изъ Парижа и назначенъ въ дѣйствующую армію генералъ-фельдмаршала графа Дибича Забалканскаго. Чевкинъ участвовалъ въ штурмѣ Варшавы, за что былъ награжденъ чиномъ генералъ-маіора. По возвращеніи изъ польской кампаніи онъ снова былъ откомандированъ въ Парижъ, по особому порученію Императора.

Возвратясь изъ Парижа въ исходѣ 1832 года, онъ былъ отправленъ съ Высочайшимъ порученіемъ въ Грузію. По возвращеніи изъ Грузіи генералъ Чевкинъ былъ назначенъ начальникомъ новообразованнаго штаба Корпуса Горныхъ Инженеровъ.

Въ этой должности онъ не разъ совершалъ поѣздки по Россіи для ознакомленія съ горнымъ дѣломъ, и въ 1836 г. былъ отправленъ за границу для спеціальнаго изученія горнозаводской промышленности. Въ 1840 году, по представленію Главноуправляющаго Путями Сообщенія, онъ былъ отправленъ за границу для осмотра желѣзныхъ дорогъ. При учрежденіи Комитета по сооруженію С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги генералъ Чевкинъ былъ назначенъ членомъ Комитета.

Съ этого времени К. В. Чевкинъ совершалъ частыя поѣздки по Россіи для осмотра строющихся желѣзныхъ дорогъ и горныхъ заводовъ, практически знакомясь со всѣми сторонами желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи [1]).

Ко времени назначенія генерала Чевкина сознаніе о необходимости сооруженія цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ укрѣпилось, какъ въ правительственныхъ сферахъ, такъ и среди общества. Крымская кампанія ярко указала недостатокъ путей сообщенія. Широкое развитіе желѣзнодорожной сѣти признавалось настоятельною потребностью,

---

[1]) Архивъ М. П. С. Дѣло особен. Канц. Главноупр. 1855 г., № 255, «объ утв. исправ. д. Гл. П. С. и П. Зд. ген.-лейт. Чевкина Главноуправляющимъ».

но вмѣстѣ съ тѣмъ господствовало убѣжденіе въ невозможности вести подобныя операціи за счетъ казны. Къ тому же и ликвидація военныхъ расходовъ требовала огромныхъ средствъ. Въ виду этого Правительство признало необходимымъ привлечь къ дѣлу иностранные капиталы.

На разсмотрѣніе Правительства поступило по этому предмету много предложеній отъ заграничныхъ капиталистовъ. По обсужденіи всѣхъ этихъ предложеній, Комитетъ Министровъ остановился на предложеніи соединеннаго общества банкировъ Петербурга, Варшавы, Лондона, Амстердама и, въ особенности, Парижа. Этому обществу подъ наименованіемъ «Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» была предоставлена концессія на сооруженіе первыхъ четырехъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи [1]). 26 января 1857 года послѣдовалъ Высочайшій указъ слѣдующаго содержанія:

«Въ неослабномъ попеченіи о благѣ столь близкаго сердцу Нашему Отечества, Мы давно сознали, что обильное дарами природы, но раздѣленное огромными пространствами, оно нуждается особенно въ удобныхъ сообщеніяхъ.

«Сознаніе это вяще утвердилось среди личныхъ занятій, возложенныхъ на Насъ еще съ 1842 года блаженныя памяти Родителемъ Нашимъ, по Предсѣдательству Комитета желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ обсуждены сооруженіе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и разныя предположенія по другимъ путямъ сего рода.

«Самое сооруженіе этой дороги, столь справедливо называемой нынѣ «Николаевскою», выразило еще осязательнѣе всю пользу для Нашей родины сего новаго способа сообщенія, всю необходимость его, какъ для мирнаго, такъ и для военнаго времени, и желѣзныя дороги, въ надобности коихъ были у многихъ сомнѣнія еще за 10 лѣтъ, признаны нынѣ всѣми сословіями необходимостью для Имперіи и содѣлались потребностью народною, желаніемъ общимъ, настоятельнымъ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло № 237, 1857 г.

К. Вл. ЧЕВКИНЪ

Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.

1855—1862.

ТИП. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МЪЩ. 19.

«Въ семъ глубокомъ убѣжденіи Мы вслѣдъ за первымъ прекращеніемъ военныхъ дѣйствій повелѣли озаботиться о средствахъ къ лучшему удовлетворенію этой неотложной потребности. Внимательное обсужденіе доказало, что для удобства и скорости лучше обратиться, по примѣру всѣхъ другихъ странъ, предпочтительно къ промышленности частной, какъ отечественной, такъ и иностранной; къ послѣдней и въ томъ вниманіи, чтобы воспользоваться значительною опытностью, пріобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на Западѣ Европы.

«На сихъ началахъ вызваны, сдѣланы, соображены разныя предложенія, и, по надлежащемъ разсмотрѣніи дѣла въ Комитетѣ Министровъ и обсужденіи ими онаго въ личномъ присутствіи Нашемъ, признаны единогласно лучшими и Нами утверждены условія, предложенныя Обществомъ капиталистовъ русскихъ и иностранныхъ, во главѣ коихъ нашъ банкиръ баронъ Штиглицъ.

«Условіями сими Общество это обязуется: на свой счетъ и страхъ устроить въ теченіе 10 лѣтъ и потомъ содержать въ теченіе 85 лѣтъ указанную ему сѣть около 4.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, съ однимъ лишь ручательствомъ Правительства за выручение 5% съ опредѣленныхъ на сооруженіе суммъ, и съ тѣмъ, что, по минованіи означенныхъ сроковъ, вся сѣть обращается безплатно въ принадлежность казны.

На этихъ основаніяхъ Правительство, избѣгая необходимости пожертвованій значительныхъ и неотложныхъ, возможетъ силою одного лишь довѣрія къ строгой точности, съ коею постоянно, даже среди тяжкихъ годовъ отечественныхъ войнъ, оно выполняло свои долговыя обязанности—достигнуть сооруженія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ русскихъ.

«Сѣть эта будетъ простираться отъ С.-Петербурга до Варшавы и Прусской границы, отъ Москвы до Нижняго-Новгорода, отъ Москвы черезъ Низовье Днѣпра до Ѳеодосіи и отъ Курска или Орла черезъ Динабургъ до Либавы,—и такимъ образомъ непрерывнымъ черезъ 26 гу-

берній желѣзнымъ путемъ соединятся взаимно: три столицы, главныя судоходныя рѣки наши, средоточіе нашихъ избытковъ и два порта на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, почти весь годъ доступные; облегчится симъ образомъ вывозъ заграничный, обезпечится провозъ и продовольствіе внутреннее».

Такимъ образомъ было приступлено къ сооруженію первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Центромъ распорядительной дѣятельности Главнаго Общества являлся учрежденный въ Парижѣ Комитетъ, а для завѣдыванія дѣлами въ Петербургѣ былъ учрежденъ Совѣтъ изъ 20 членовъ, изъ коихъ половина русскихъ. Ближайшее распоряженіе дѣломъ было поручено французскому инженеру Колиньонъ (Colligнon), съ званіемъ главнаго директора.

Капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 275 мил. р. серебромъ, долженствующихъ образоваться отъ постепеннаго выпуска акцій и облигацій. Обществомъ было выпущено акцій на 75 мил. рублей, которыя всѣ были разобраны [1]).

Во главѣ всѣхъ изысканій и сооруженій были поставлены французскіе инженеры. Дѣла Общества пошли крайне неуспѣшно. На другой же годъ по открытіи дѣйствій Общества собранный на акціи капиталъ въ 75 мил. былъ издержанъ и представилась необходимость выпустить облигацій на 35 мил. рублей. Въ 1861 году сдѣлалось очевиднымъ, что капиталовъ, собранныхъ за выпущенныя Обществомъ бумаги, далеко недостаточно даже на окончаніе двухъ начатыхъ постройкою дорогъ, а паденіе цѣнностей акцій и облигацій Общества отнимало всякую надежду на возможность выпуска новыхъ бумагъ.

Такимъ образомъ Главное Общество оказалось несостоятельнымъ окончить первую сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, устройство которой приняло на себя. Постройка Нижегородской линіи между тѣмъ продолжалась, такъ что 14-го іюня 1861 года было открыто движеніе на участкѣ Москва—Владиміръ [2]).

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 237, 1857 г.

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣла Д. Ж. Д. № 30, 1861 г., и № 105, 1860 г.

Въ виду почти явной несостоятельности Общества, уставъ его былъ измѣненъ. Общество было освобождено отъ обязательства сооруженія какъ Южной, такъ и Либавской линій; изысканія, работы и матеріалы на Одесской линіи, стоившіе Обществу 4.000.000 руб., переданы Правительству, въ уплату 18 мил. за Варшавскую дорогу, а на довершеніе двухъ линій Правительство даровало Обществу пособіе въ 28 мил. руб. серебромъ. Парижскій Комитетъ былъ упраздненъ, въ Совѣтъ Общества назначено четыре члена отъ Правительства (3 отъ вѣдомства Путей Сообщенія и 1 отъ Министерства Финансовъ), а число членовъ отъ акціонеровъ уменьшено до 10-ти. Уставъ этотъ, по соглашеніи съ уполномоченными представителями Общества, былъ Высочайше утвержденъ по положенію Комитета Министровъ 3 ноября 1861 года.

Въ 1862 году состоялось открытіе обѣихъ, сданныхъ этому Обществу, линій: С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской.

Въ годъ образованія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ нѣсколько польскихъ и германскихъ капиталистовъ приняли на себя эксплоатацію, въ теченіе 75 лѣтъ, Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги,—не только безъ правительственнаго ручательства за доходность этого предпріятія, но съ слѣдующими обязательствами передъ Правительствомъ: 1) уплачивать въ казну ежегодно, въ первыя пять лѣтъ по 200.000 руб., во вторыя пять лѣтъ—225.000 руб., а въ остальные годы — 250.000 руб. и 2) построить и эксплоатировать на свой счетъ и страхъ, но съ гарантіею Правительствомъ дохода, желѣзную дорогу отъ Ловича къ Бромбергу, до Прусской границы.

Въ слѣдующемъ 1858 году третье Общество иностранныхъ и мѣстныхъ капиталистовъ приняло на себя постройку желѣзной дороги между Ригою и Динабургомъ.

Въ томъ же году баронъ Штиглицъ построилъ, своими средствами, желѣзную дорогу между С.-Петербургомъ и Петергофомъ, съ вѣтвью къ Красному Селу. Въ слѣдующемъ году образовались два общества, исключительно изъ русскихъ капиталистовъ, принявшія на себя постройку

двухъ желѣзныхъ дорогъ: отъ Москвы до Сергіева посада и отъ Москвы до Рязани [1]).

Всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія за время управленія генерала Чевкина, было 2.123 в.

Высшее руководство сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ по прежнему оставалось возложеннымъ на особый Комитетъ, коему 21-го іюня 1856 года было присвоено наименованіе «Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ». Предсѣдателемъ былъ назначенъ канцлеръ графъ Орловъ [2]).

Кромѣ сооруженія желѣзнодорожныхъ линій, за тотъ же періодъ времени были сооружены новыя шоссе: Псково-Рижское, Орловско-Брянское, Кіевское, Курско-Харьковское, Симферопольское, Воронежское и нѣсколько другихъ.

Изъ водяныхъ сообщеній наиболѣе замѣчательнымъ является предпринятое сооруженіе параллельнаго старому, новаго Ладожскаго канала. Прежній каналъ, устроенный не въ одинаковую вездѣ ширину и глубину, со шлюзами при входѣ въ него изъ Волхова и при выходѣ въ Неву, недостаточно удовлетворялъ постоянно усиливающемуся судоходству къ столицѣ.

Въ виду этого составленъ былъ проектъ новаго, открытаго, безъ шлюзовъ, канала. Купечество вызвалось для устройства этого канала вносить дополнительный $^1/_2\%$ сборъ съ цѣнности идущихъ черезъ каналъ грузовъ. 26 января 1861 года былъ Высочайше учрежденъ Комитетъ по устройству Ладожскаго канала, подъ предсѣдательствомъ ген.-м. Н. И. Богдановича. Членами этого Комитета состояли: ген.-маіоръ Толстой и полковникъ Казнаковъ; производителемъ работъ былъ назначенъ подполковникъ Стабровскій. Кромѣ того, въ составѣ Комитета былъ депутатъ отъ купечества, купецъ 1 гильдіи Струнниковъ [3]).

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣла № 97, 1859 г., и Канцеляріи Главноуправл. № 258, 1858 г.

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Всеподд. докл. Главноуправл. 20-го іюня 1856 г. № 286. Дѣло Особен. Канц. Гл. П. С. и П. Зд. № 168, 1856 г. (о наименованіи Главнаго Комитета желѣзн. дорогъ).

[3]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 6, 1862 г.

Къ этому времени относится нѣсколько замѣчательныхъ сооруженій въ Петербургѣ, исполненныхъ подъ руководствомъ или при главномъ участіи вѣдомства Путей Сообщенія.

Въ 1854 году было замѣчено покривленіе креста на шпицѣ надъ соборомъ Петра и Павла въ С.-Петербургской крѣпости и качаніе самаго шпица. Инженерный Департаментъ Военнаго Министерства, объявивъ конкурсъ на составленіе проекта для снятія со шпица, ангела съ крестомъ и для осмотра самаго шпица, избралъ проектъ военнаго инженеръ-капитана Паукера, которымъ и были построены лѣса вокругъ шпица въ 1855 году.

По осмотрѣ шпица тремя комиссіями оказалось, что деревянный остовъ его началъ гнить вслѣдствіе дурной покрышки и что прочность шпица не можетъ быть обезпечена никакими исправленіями. Вслѣдствіе этого было признано необходимымъ безотлагательно перестроить самый шпицъ. Для исполненія этой работы потребовалось перестроить и лѣса, которыя, по условіямъ конкурса, опирались на шпицъ и, слѣдовательно, по разборкѣ шпица, не представляли бы достаточнаго сопротивленія вѣтру. Проектъ новаго шпица и работы по сооруженію были исполнены инженеромъ путей собщенія полковникомъ Д. И. Журавскимъ. Работы были успѣшно закончены и соборъ освященъ 30 ноября 1858 года. Новый шпицъ сдѣланъ изъ желѣза, на Воткинскомъ заводѣ, и покрытъ мѣдными позолоченными листами. Высота колокольни 300 футовъ [1]).

Въ 1856 году, по проекту архитектора Монферрана, начато было сооруженіе памятника Императору Николаю I, подъ вѣдѣніемъ Управлявшаго Удѣлами графа Л. А. Перовскаго. По смерти гр. Перовскаго, въ ноябрѣ того же года, завѣдываніе этимъ сооруженіемъ было возложено на Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, генералъ-адъютанта Чевкина [2]). Распоряженіе

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц., № 1, 1856 г.

[2]) Тоже № 3, 1857 г.

работами, по смерти Монферрана, было поручено инженеру путей сообщенія полковнику Евреинову. Модель конной статуи Императора изготовлена профессоромъ барономъ Клодтомъ; модели трехъ барельефовъ — професоромъ Рамазановымъ; модели четвертаго барельефа и эмблематическихъ фигуръ, трофеевъ и орнаментовъ — академикомъ Залеманомъ. Отливка конной статуи и двухъ барельефовъ исполнена барономъ Клодтомъ; отливка всѣхъ прочихъ бронзовыхъ частей памятника — С.-Петербургскимъ Гальваническимъ, бывшимъ Его Высочества Герцога Лейхтенбергскаго, заводомъ. Все сооруженіе окончено въ теченіе менѣе 3-хъ лѣтъ. Высота памятника 22 аршина. Открытіе его послѣдовало 25 іюня 1859 года.

По случаю исполнявшагося въ 1862 году тысячелѣтія историческаго существованія Россіи, въ 1860 году былъ объявленъ конкурсъ на проектъ памятника. Изъ числа 52 соискателей Совѣтъ Императорской Академіи Художествъ удостоилъ I-й преміи академика Микѣшина, проектъ котораго, исправленный согласно указаніямъ Государя, былъ удостоенъ окончательнаго одобренія. Проектъ пьедесталя составленъ профессоромъ Боссе. Мѣстомъ для постановки памятника избрана площадь въ Новгородскомъ Кремлѣ, передъ Софійскимъ соборомъ. Лѣтомъ 1860 года, по расчисткѣ мѣста для памятника, былъ приготовленъ для него фундаментъ, возведены временныя постройки и доставлены, Ладожскимъ озеромъ и Волховомъ, глыбы сердобольскаго гранита. Въ маѣ 1861 года происходила закладка памятника.

Предположенные первоначально шесть отдѣльныхъ барельефовъ на пьедесталѣ памятника были замѣнены однимъ сплошнымъ горельефомъ, модели котораго изъ 109 фигуръ были изготовлены, подъ руководствомъ Микѣшина, художниками: Лаверецкимъ, Шредеромъ и Чижовымъ. Памятникъ этотъ открытъ 2 августа 1862 г.[1]).

При генералѣ Чевкинѣ былъ преобразованъ Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія. Генералъ Чевкинъ, бывшій

---

[1]) Арх. М. П. С. дѣло Особен. Канц. № 1, 1860 г.

11 лѣтъ начальникомъ Штаба Корпуса горныхъ инженеровъ, близко знакомый съ дѣломъ спеціальнаго образованія, съ первыхъ же дней своего управленія вѣдомствомъ, счелъ нужнымъ, по возможности, расширить тѣсныя рамки, въ которыхъ это дѣло было поставлено, и открыть болѣе широкій доступъ въ Институтъ.

7 іюня 1856 года были Высочайше утверждены правила для лицъ, желающихъ прямо держать выпускной экзаменъ въ Институтѣ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія. На основаніи этихъ правилъ желающій держать экзаменъ былъ обязанъ, кромѣ документовъ о происхожденіи, представить дипломъ или свидѣтельство изъ заведенія, въ которомъ прежде воспитывался, и образцы его собственныхъ трудовъ по строительному искусству, архитектурѣ и практической механикѣ, съ надлежащимъ удостовѣреніемъ преподавателя, подъ руководствомъ котораго труды были исполнены. Дозволено допускать къ экзамену въ Институтъ лицъ недворянскаго происхожденія, если они окончили съ отличнымъ успѣхомъ полный курсъ наукъ въ учебныхъ заведеніяхъ перваго разряда. Прошенія со всѣми приложеніями, по разсмотрѣніи въ конференціи Института, поступали на окончательное разрѣшеніе Главноуправляющаго. Получившіе дозволеніе держать выпускной экзаменъ могли посѣщать лекціи и пользоваться учебными пособіями Института.

Это распоряженіе какъ бы возвращало Институтъ къ его первоначальному назначенію—не быть воспитательнымъ заведеніемъ, слѣдовавшимъ, во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ, примѣру военно-учебныхъ заведеній, а служить самостоятельнымъ учрежденіемъ для спеціальнаго образованія инженеровъ путей сообщенія [1]).

Высочайшимъ повелѣніемъ, послѣдовавшимъ 19-го февраля 1859 года, возрастъ для пріема въ Институтъ опредѣленъ отъ 14 до 19 лѣтъ, и, затѣмъ, два низшіе класса общаго курса были упразднены [2]).

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло 2 отд. Шт. Корп. П. С. № 56, 1856 г.

[2]) Тоже, № 471, 1858 г.

*

XII.

Первый Министръ Путей Сообщенія П. П. Мельниковъ и реорганизація центральныхъ учрежденій вѣдомства по положенію 1865 г.

Генералъ-лейтенантъ П. П. Мельниковъ.—Кругъ дѣятельности и организація вѣдомства Путей Сообщенія при назначеніи П. П. Мельникова Главноуправляющимъ.—Передача гражданско-строительной части и телеграфнаго управленія въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.—Переименованіе Главнаго Управленія въ Министерство Путей Сообщенія.—Недостатки существовавшихъ учрежденій.—Основныя начала преобразованія ихъ.—Положеніе 1865 года.—Преобразованія по учебной части и возникновеніе желѣзнодорожныхъ училищъ.

11 октября 1862 года генералъ-адъютантъ Чевкинъ былъ уволенъ отъ должности Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, съ оставленіемъ во всѣхъ прочихъ должностяхъ и съ назначеніемъ членомъ Государственнаго Совѣта, причемъ въ рескриптѣ, данномъ на его имя, Государь выразилъ ему Высочайшую благодарность за понесенные труды. Исправляющимъ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Мельниковъ.

Павелъ Петровичъ Мельниковъ всю свою служебную дѣятельность посвятилъ вѣдомству путей сообщенія. Получивъ первоначальное образованіе въ Строительномъ училищѣ, онъ за свои блестящіе успѣхи былъ переведенъ въ Институтъ Инженеровъ, для пополненія образованія.

По окончаніи курса въ Институтѣ, Мельниковъ, помимо своей службы и чтенія лекцій въ Институтѣ горныхъ инженеровъ, Артиллерійскомъ училищѣ и Институтѣ Инжене-

П. П. МЕЛЬНИКОВЪ

Министръ Путей Сообщенія.

1862—1869.

Типъ. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мъщ. 19.

ровъ Путей Сообщенія не разъ получалъ особыя командировки. Такъ, въ 1838 г. онъ былъ посланъ для ознакомленія со всѣми усовершенствованіями техники и въ 1839 г. — для спеціальнаго изученія желѣзнодорожнаго дѣла и пароходныхъ сообщеній въ Америкѣ.

По возвращеніи изъ-за границы, П. П. Мельниковъ по Высочайшему повелѣнію былъ назначенъ начальникомъ работъ Сѣверной Дирекціи по постройкѣ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги. Въ 1844 году П. П. Мельниковъ представилъ проектъ первой сѣти желѣзныхъ дорогъ. Проектъ этотъ былъ тогда отклоненъ, но получилъ осуществленіе, съ нѣкоторыми измѣненіями, значительно позднѣе[1]).

При назначеніи генералъ-лейтенанта Мельникова, Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій имѣло въ своемъ вѣдѣніи: водяныя и сухопутныя сообщенія, желѣзныя дороги, гражданскую строительно-дорожную часть, телеграфы и особыя сооруженія, находившіяся въ завѣдываніи Департамента Искусственныхъ Дѣлъ: Исаакіевскій соборъ въ С.-Петербургѣ, храмъ Христа Спасителя въ Москвѣ, Николаевскій черезъ р. Неву мостъ и нѣкоторые находившіеся въ постройкѣ коммерческіе порты Балтійскіе и Новороссійскіе.

Гражданская строительная часть была передана въ вѣдѣніе Главнаго Управленія въ 1832 г., а въ 1849 г. усилена и дорожною частью. Главнѣйшая часть обязанностей строительно-дорожныхъ учрежденій относилась къ работамъ, исполняемымъ на счетъ городскихъ и земскихъ суммъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Такъ какъ вообще устройство городовъ, селеній и грунтовыхъ сообщеній тѣсно соединено съ мѣстнымъ губернскимъ управленіемъ, также подчиненнымъ вѣдѣнію означеннаго Министерства, то, по предварительному соглашенію Главнаго Управленія съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, признано было цѣлесообразнымъ передать гражданскую строительно-дорожную часть

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Особен. Канц. № 105, 1862 г.

обратно въ вѣдѣніе этого Министерства, съ устройствомъ ея на новыхъ основаніяхъ [1]). Предположеніе это, одобренное Государственнымъ Совѣтомъ, было Высочайше утверждено 29 октября 1864 г.

Вслѣдъ за этимъ, въ виду окончательнаго устройства обширной сѣти телеграфныхъ линій и единства назначенія ихъ съ почтовыми сообщеніями, Указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату 21 декабря 1864 г., Высочайше повелѣно телеграфное управленіе передать изъ вѣдомства Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій въ вѣдѣніе Главноуправляющаго надъ Почтовымъ Департаментомъ [2]).

Въ слѣдующемъ 1865 г., Именнымъ Высочайшимъ указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату 16 іюня, Главноуправляющему Путями Сообщенія было присвоено, «въ соотвѣтственность общей системѣ государственнаго управленія», названіе Министра Путей Сообщенія, а подвѣдомственному ему управленію наименованіе—Министерства Путей Сообщенія [3]).

При назначеніи генералъ-лейтенанта П. П. Мельникова Управленіе состояло изъ слѣдующихъ учрежденій: Совѣта, Аудиторіата, Особенной Канцеляріи Главноуправляющаго, Телеграфнаго Управленія, Департаментовъ: Проектовъ и Смѣтъ, Искусственныхъ Дѣлъ, Хозяйственныхъ Дѣлъ, Желѣзныхъ дорогъ и Ревизіи Отчетовъ, Штаба Корпуса Путей Сообщенія, Управленія Главнаго Инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управленія Главнаго Медика и Комитетовъ: Учебнаго, Статистическаго, Начертанія плановъ системы сообщеній и Комиссіи для пересмотра Урочнаго положенія.

Произведенныя съ 1843 г. въ центральныхъ учрежденіяхъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій измѣненія не имѣли существеннаго значенія и не касались общей организаціи Управленія. Такъ, въ составѣ Штаба Корпуса Путей Сообщенія была учреждена, въ 1846 году, должность старшаго адъютанта, а

---

[1]) Арх. М. П. С. дѣло Канц. Главноупр. П. С. № 36, 1862 г.
[2]) Тоже, дѣло № 23, 1864 г.
[3]) Тоже, дѣло Особен. Канц. № 36, 1861 г.

въ 1860 году упразднена должность начальника Штаба и управленіе имъ возложено на дежурнаго штабъ-офицера; въ 1860 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія. Затѣмъ, по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго 18 октября 1860 г., Высочайше утвержденъ временный (на три года) штатъ по содержанію и управленію новаго дома Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. Согласно этому штату, на указанную надобность было ассигновано по 35.376 р. ежегодно. Высочайше утвержденнымъ 29 декабря 1864 г. новымъ штатомъ по содержанію и управленію домомъ Главнаго Управленія помянутая сумма была точно распредѣлена по всѣмъ статьямъ расходовъ по дому.

Во всѣхъ преобразованіяхъ 1842—1843 г. былъ строго проведенъ принципъ отдѣленія въ центральныхъ установленіяхъ Главнаго Управленія административно-хозяйственной части отъ технической, съ дальнѣйшимъ раздѣленіемъ послѣдней еще на двѣ отрасли: прикладную, или практическую, и проектную, или смѣтную.

Система эта, однако, оказалась на практикѣ несостоятельной. Въ особенности представлялось неудобнымъ распредѣленіе занятій между четырьмя Департаментами не по роду сооруженій, а по различнымъ отношеніямъ къ тому же сооруженію, т. е. въ отношеніи проекта и смѣты, искусственной и хозяйственной сторонъ исполненія и, наконецъ, въ отношеніи отчетности. При такой организаціи, для полученія полныхъ свѣдѣній по каждой работѣ требовались справки по каждому Департаменту, что возбуждало излишнюю переписку между Департаментами и чрезвычайно замедляло дѣлопроизводство. Для рѣшенія же наиболѣе важныхъ дѣлъ, требовавшихъ скорѣйшаго направленія, приходилось разсматривать ихъ въ общихъ засѣданіяхъ Департаментовъ.

При проектированіи измѣненій въ организаціи центральнаго управленія вѣдомства Путей Сообщенія были приняты въ основаніе Высочайшія повелѣнія: а) послѣдовавшее въ декабрѣ 1856 года — чтобы всѣ Министры и

Главноуправляющіе достигли, по ввѣреннымъ имъ управленіямъ, результатовъ, оказавшихся отъ преобразованія въ томъ же году Морскаго Министерства, т. е. усиленія власти мѣстныхъ начальниковъ, сокращенія дѣлопроизводства и уменьшенія личнаго состава, съ обращеніемъ полученныхъ при этомъ сбереженій на увеличеніе окладовъ остающимся чинамъ; б) послѣдовавшее въ ноябрѣ 1861 года — объ уменьшеніи числа дѣлъ и облегченіи, по возможности, правилъ и формъ дѣлопроизводства. Равнымъ образомъ были приняты въ соображеніе совершившееся въ 1862 и 1863 гг. измѣненіе смѣтно-кассовой и ревизіонной системы, преобразованіе судебной части и прекращеніе комплектованія нижними чинами военнаго вѣдомства различныхъ командъ путей сообщенія, съ замѣною нижнихъ чиновъ, по мѣрѣ убыли ихъ, вольнонаемными [1]).

Согласно этимъ указаніямъ, генералъ Мельниковъ еще въ 1863 году приступилъ къ преобразованію Главнаго Управленія Путей Сообщенія на началахъ полнаго сліянія въ центральныхъ учрежденіяхъ какъ технической, такъ и административно-хозяйственной частей, чтобы каждый Департаментъ могъ разсматривать подвѣдомственныя ему дѣла во всемъ ихъ объемѣ и разрѣшать ихъ безъ сношеній съ другими мѣстами и лицами.

Въ 1865 г., по разсмотрѣніи внесеннаго генераломъ Мельниковымъ проекта, послѣдовало Высочайше утвержденное 23 іюня мнѣніе Государственнаго Совѣта о преобразованіи нѣкоторыхъ частей Министерства Путей Сообщенія. Согласно вновь утвержденному положенію, составъ Министерства былъ опредѣленъ изъ Министра, чиновниковъ особыхъ порученій при Министрѣ, учрежденій общихъ всему Министерству: Совѣта Министерства, Ученаго Комитета, Канцеляріи Министра, Штаба Корпуса Путей Сообщенія, съ состоящими при немъ учрежденіями, и Управленія казенными домами Министерства, и спеціальныхъ: Департамента Сухопутныхъ Сообщеній, Департамента Водяныхъ Сообщеній и Департамента Желѣзныхъ Дорогъ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Великодд. Отч. М-ра П. С. ген.-лейт. Мельникова 1862—1869 гг.

Существовавшіе Департаменты: Хозяйственныхъ Дѣлъ, Искусственныхъ Дѣлъ и Разсмотрѣнія Проектовъ и Смѣтъ упразднены, а Департаментъ Ревизіи Отчетовъ былъ оставленъ временно въ составѣ Министерства, до передачи въ вѣдѣніе Государственнаго Контроля. Кромѣ того, при Министерствѣ положена должность юрисконсульта для дѣлъ тяжебныхъ и спорныхъ. Штаты Министерства были учреждены въ видѣ временной мѣры на два года и Министру Путей Сообщенія предоставлено внести на утвержденіе Государственнаго Совѣта проектъ окончательнаго штата для преобразованныхъ частей не позже первой половины 1867 года.

Изъ общихъ учрежденій Министерства, преобразованныхъ по положенію 23 іюня 1865 года, Совѣтъ Министерства былъ опредѣленъ въ составѣ 6 членовъ, изъ коихъ 5 полагались изъ генераловъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія, а одинъ по усмотрѣнію Министра могъ быть назначаемъ и изъ гражданскихъ чиновниковъ. Предсѣдателемъ Совѣта являлся Министръ или, въ отсутствіе Министра, Товарищъ Министра. Директорамъ Департаментовъ и Канцеляріи Министра, Предсѣдателю Ученаго Комитета и Завѣдывающему Штабомъ Корпуса Путей Сообщенія предоставлялось присутствовать въ засѣданіяхъ Совѣта, съ правомъ голоса, при разсмотрѣніи Совѣтомъ внесенныхъ по ихъ частямъ дѣлъ, а равно и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это будетъ признано нужнымъ Предсѣдательствующимъ въ Совѣтѣ.

На разсмотрѣніе Совѣта должны были поступать: 1) дѣла и предположенія, требующія новаго закона, учрежденія штата или важныхъ перемѣнъ въ частяхъ управленія; разсмотрѣніе всѣхъ случаевъ, требующихъ дополненія законовъ и учрежденій, поясненія оныхъ или отмѣны; 2) передаваемые по распоряженію Министра проекты смѣтъ и кондицій, дѣла о торгахъ на работы, утвержденіе коихъ превышаетъ власть Департаментовъ; 3) дѣла по значительнымъ претензіямъ частныхъ лицъ къ казнѣ и по искамъ казны къ частнымъ лицамъ, кои въ порядкѣ, опредѣленномъ законами о судопроизводствѣ, будутъ подле-

жать разсмотрѣнію Министерства; 4) дѣла по продажѣ казеннаго и пріобрѣтенію въ казну частнаго недвижимаго имущества, оцѣненнаго свыше 500 руб.; 5) разсмотрѣніе годовой финансовой смѣты Министерства и сверхсмѣтныхъ кредитовъ; 6) концессіи и уставы обществъ для устройства желѣзныхъ дорогъ и другихъ предпріятій, до путей сообщенія относящихся; 7) дѣла слѣдственныя и объ отдачѣ подъ судъ чиновъ вѣдомства путей сообщенія; 8) дѣла относительно назначенія пенсій выходящимъ въ отставку гражданскимъ чинамъ и семействамъ умершихъ, и 9) всѣ вообще дѣла, которыя Министръ признаетъ нужнымъ предложить обсужденію Совѣта. Дѣлопроизводство Совѣта возложено на Канцелярію Министра, а докладъ дѣлъ на чиновъ ея, подъ наблюденіемъ Директора [1]).

Другое вновь образованное совѣщательное учрежденіе, —Ученый Комитетъ, обязано было, согласно положенію: 1) слѣдить за усовершенствованіемъ въ наукахъ, относящихся къ предметамъ, подлежащимъ вѣдѣнію Министерства Путей Сообщенія; 2) содѣйствовать распространенію правильныхъ познаній и полезныхъ свѣдѣній по симъ предметамъ; 3) разсматривать передаваемые по распоряженію Министра проекты, изобрѣтенія и разныя предположенія, не подлежащія по роду ихъ спеціальности ни одному изъ Департаментовъ; 4) собирать необходимыя свѣдѣнія и представлять по нимъ Министру предположенія объ исправленіи и дополненіи Урочнаго положенія о работахъ; 5) разсматривать инструкціи для инженеровъ, отправляемыхъ въ командировки съ ученою цѣлью, и отчеты въ занятіяхъ лицъ, возвращающихся изъ подобныхъ командировокъ; 6) предлагать на обсужденіе ученымъ вопросы по предметамъ вѣдомства Министерства и ходатайствовать о наградѣ лицъ, отличившихся полезными трудами для рѣшенія такихъ вопросовъ; 7) слѣдить вообще за направленіемъ и развитіемъ учебной части въ заведеніяхъ Министерства.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 36, 1861 г., ч. III.

При Ученомъ Комитетѣ положено было издавать, подъ его наблюденіемъ и по программѣ, обсужденной Комитетомъ и утвержденной Министромъ, Журналъ Путей Сообщенія. Комитету было подчинено также Депо картъ.

Такимъ образомъ Ученый Комитетъ, по возложеннымъ на него обязанностямъ и кругу вѣдѣнія, замѣнилъ собою прежніе Комитеты: Статистическій, Учебный и Начертанія общаго плана водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, а также Комиссію для пересмотра Урочнаго положенія о работахъ[1]).

Составъ Комитета былъ опредѣленъ изъ Предсѣдателя и трехъ постоянныхъ членовъ изъ инженеровъ путей сообщенія, но одинъ могъ быть изъ архитекторовъ. Сверхъ сего предсѣдателемъ могли быть приглашаемы и сторонніе лица, мнѣніе которыхъ признавалось полезнымъ имѣть по извѣстному предмету. Комитету предоставлено также было право избирать почетныхъ членовъ и корреспондентовъ, изъ русскихъ и иностранныхъ подданныхъ, причемъ утвержденіе избранныхъ лицъ въ этихъ званіяхъ зависѣло отъ Министра.

Дѣлопроизводство въ Ученомъ Комитетѣ было возложено на дѣлопроизводителя и его помощника; подчиненное Комитету Депо картъ имѣло своего особаго начальника.

Канцелярія Министра, утратившая при этомъ преобразованіи наименованіе «Особенной», должна была вѣдать: всѣ поступающія на имя Министра бумаги, т. е. вести имъ журналы и распредѣлять ихъ по Департаментамъ и другимъ учрежденіямъ; производство дѣлъ Совѣта Министерства; производство дѣлъ по особенному усмотрѣнію Министра; дѣла секретныя; дѣла, не подлежащія исключительному вѣдѣнію Департаментовъ и другихъ частей Министерства; составленіе общихъ финансовыхъ смѣтъ по Министерству и вся переписка о разсмотрѣніи и утвержденіи сихъ смѣтъ, а равно общія распоряженія къ исполненію утвержденныхъ смѣтъ центральными учрежденіями и составленіе общаго годоваго отчета по Министерству. Канцелярія, сосредоточивая въ себѣ дѣлопроизводство Совѣта Министерства, обязана была въ случаѣ надобности дополнять вносимые на

---

[1]) Архивъ М. П. С. Дѣло Канц. Мин., № 36, 1866 г.

разсмотрѣніе Совѣта прочими учрежденіями Министерства доклады необходимыми справками. Поэтому ей было предоставлено право требовать нужныя для сего свѣдѣнія отъ всѣхъ учрежденій Министерства и подвѣдомственныхъ мѣстъ. При Канцеляріи образована была также особая Чертежная для изготовленія плановъ и картъ, составленіе коихъ не могло быть отнесено къ обязанностямъ прочихъ частей Министерства или которые составлялись по особому указанію Министра.

Въ штатъ Канцеляріи, кромѣ чиновниковъ особыхъ порученій, была включена также должность юрисконсульта Министерства. Собственно же въ Канцеляріи состояли: Директоръ, Вице-Директоръ, инженерный штабъ-офицеръ для занятій по технической части, два дѣлопроизводителя, 5 старшихъ и 6 младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителей, чиновникъ для иностранной переписки и переводовъ и начальникъ чертежной.

Штабъ Корпуса Путей Сообщенія былъ оставленъ безъ измѣненія, но, за упраздненіемъ Аудиторіата, канцелярія послѣдняго была присоединена къ Штабу, съ переименованіемъ въ Аудиторское отдѣленіе Штаба. Вслѣдствіе этого означенное учрежденіе, съ преобразованіемъ Министерства по положенію 1865 г., получило слѣдующій составъ: два отдѣленія по части инспекторской — одно объ офицерахъ и генералахъ, другое о нижнихъ чинахъ вѣдомства путей сообщенія, состоявшія въ вѣдѣніи старшихъ адъютантовъ; отдѣленіе третье, находившееся въ завѣдываніи начальника отдѣленія — въ немъ производились всѣ дѣла по части коммисаріатской, провіантской, по содержанію больницъ, учебныхъ и хозяйственныхъ заведеній Министерства, и Аудиторское (четвертое) отдѣленіе, гдѣ производились дѣла слѣдственныя. Въ одномъ изъ инспекторскихъ отдѣленій было сосредоточено также дѣлопроизводство и счетоводство по эмеритальной кассѣ инженеровъ путей сообщенія.

Въ вѣдѣніи Штаба, сверхъ того, находились: Общій Архивъ Министерства, Управленіе Главнаго Медика и Художественныя заведенія: типографія, переплетная, граверная и литографія.

Къ предметамъ вѣдѣнія Департаментовъ Сухопутныхъ и Водяныхъ Сообщеній были отнесены всѣ вообще распоряженія въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ по устройству состоящихъ въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія: искусственныхъ сухопутныхъ (кромѣ желѣзныхъ дорогъ) и судоходныхъ и сплавныхъ путей сообщенія, со всѣми на нихъ сооруженіями. Кромѣ этого, на Департаменты было возложено составленіе годовыхъ финансовыхъ смѣтъ по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ, веденіе срочной и годовой денежной отчетности, распоряженія объ отпускѣ суммъ по принадлежности и ревизія технической отчетности.

Къ вѣдѣнію Департамента Водяныхъ Сообщеній была отнесена, сверхъ того, судоходно-полицейская часть, а также собираніе статистическихъ свѣдѣній по водянымъ путямъ и работы въ торговыхъ портахъ. Общій надзоръ за гражданскими зданіями Министерства и за особыми въ столицахъ сооруженіями, какъ-то: Исаакіевскій соборъ и Николаевскій мостъ въ С.-Петербургѣ и водоснабженіе Москвы, былъ также порученъ Департаменту Водяныхъ Сообщеній, равно какъ и разсмотрѣніе проектовъ и другихъ техническихъ данныхъ по гражданскимъ сооруженіямъ постороннихъ вѣдомствъ, когда послѣднія по важности работъ или по сложности проектовъ будутъ просить о разсмотрѣніи ихъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Въ каждомъ Департаментѣ составлялись Общія Присутствія, подъ предсѣдательствомъ Директора, изъ Вице-Директора и дѣлопроизводителей, для производства торговъ, для разсмотрѣнія дѣлъ о послѣдствіяхъ торговъ и для разсмотрѣнія вообще техническихъ текущихъ вопросовъ особенной важности. Въ послѣднемъ случаѣ въ Присутствія приглашались, по усмотрѣнію Директора, инженеры, извѣстные познаніями и опытностью. По внутренней организаціи Департаментъ Сухопутныхъ Сообщеній раздѣленъ былъ на 4 части: общую, хозяйственную, распорядительную и техническую.

Департаментъ Водяныхъ Сообщеній положенъ былъ въ составѣ пяти частей: общей, распорядительной, хозяйственной, строительной и технической.

Управленіе Департаментами ввѣрено Директорамъ (изъ инженеровъ); ближайшимъ помощникомъ Директора являлся Вице-Директоръ (изъ инженеровъ). Во главѣ каждой изъ частей Департаментовъ поставлены дѣлопроизводители, въ помощь коимъ даны старшіе и младшіе помощники.

По работамъ, назначеннымъ въ годовыхъ росписаніяхъ, Директоры Департаментовъ имѣли право утверждать проекты и смѣты, кондиціи и торги, когда исчисленная по смѣтѣ сумма или цѣна, состоявшаяся на торгахъ, не превосходила ассигнованной на эти работы суммы и была вообще не свыше 15.000 руб. Когда же по работамъ требовались измѣненія или дополненія къ утвержденнымъ уже Министромъ проектамъ, равно какъ и въ случаяхъ встрѣченныхъ Директорами затрудненій въ утвержденіи подряда или превышенія суммы подряда 15.000 руб., Директорамъ вмѣнено было въ обязанность испрашивать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разрѣшенія Министра.

При неуспѣшности торговъ на такія работы, которыя не превышали суммы въ 15.000 руб., Директорамъ Департаментовъ предоставлено было или назначать новые торги, или дѣлать распоряженія о производствѣ нужныхъ операцій хозяйственнымъ способомъ въ предѣлахъ ассигнованной суммы.

Кромѣ того, Директоры Департаментовъ разрѣшали продажу ненужнаго и негоднаго имущества цѣнностью до 2.000 руб. включительно, а о продажѣ свыше этой суммы представляли Министру. Означенный размѣръ суммы считался по первоначальной стоимости имущества. На продажу недвижимаго имущества разрѣшеніе во всякомъ случаѣ испрашивалось у Министра, самые торги, однако, утверждались Директорами, какая бы цѣна ни состоялась на торгахъ, если продаваемое имущество оцѣнено было не свыше 500 руб. Продажу негодныхъ вещей, оцѣненныхъ присяжными оцѣнщиками не свыше 50 руб., Директоры имѣли право разрѣшать производить на мѣстѣ безъ вызововъ чрезъ публикацію въ газетахъ.

Кромѣ указанныхъ правъ, Директорамъ Департаментовъ

было еще предоставлено дѣлать распоряженія: а) объ отпускѣ денегъ изъ подлежащаго мѣста на всякую сумму безъ ограниченія, по требовательнымъ вѣдомостямъ, вносимымъ подвѣдомственными Министерсту учрежденіями, когда вѣдомости эти будутъ заключать въ себѣ всѣ установленныя свѣдѣнія и самый расходъ уже утвержденъ, сумма ассигнована и въ расходѣ предстоитъ надобность, и б) объ уплатѣ денегъ по представленнымъ квитанціямъ на основаніи контрактовъ.

Департамента Желѣзныхъ Дорогъ преобразованіе 1865 года не коснулось. Всѣ измѣненія, какія производились въ первоначально утвержденныхъ штатахъ этого Департамента, обусловливались расширеніемъ сѣти подвѣдомственныхъ ему желѣзныхъ дорогъ и происходили отдѣльно отъ общихъ преобразованій прочихъ учрежденій Министерства.

Съ окончаніемъ сооруженія Николаевской желѣзной дороги начинается непрерывный рядъ предположеній объ устройствѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій правительственными и частными средствами. Многія изъ дорогъ были уже построены, а другія строились или были разрѣшены къ постройкѣ.

Такимъ образомъ въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, учрежденномъ въ то время, когда строилась одна только желѣзная дорога С.-Петербурго-Московская и существовала лишь Царскосельская, должны были производиться дѣла о желѣзныхъ дорогахъ, построенныхъ и строившихся на протяженіи до 12.000 верстъ, а равно и дѣла по вступавшимъ предположеніямъ о постройкѣ новыхъ дорогъ. При такомъ положеніи, занятія Департамента, по сравненію съ предшествовавшимъ временемъ, настолько увеличились, что вызвали необходимость прибѣгнуть къ временнымъ мѣрамъ для усиленія Департамента.

Въ виду этого занятія Департамента съ одной стороны облегчались порученіемъ разсмотрѣнія сложныхъ дѣлъ частью особымъ комиссіямъ, частью отдѣльнымъ лицамъ, а съ другой стороны были увеличены средства Департамента назначеніемъ особыхъ суммъ изъ кредитовъ по по-

стройкѣ новыхъ правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Согласно сему къ опредѣленной по штату 11 августа 1842 года суммѣ на содержаніе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ въ 63.072 руб. было отпущено изъ указаннаго источника въ 1865 г.—25.944 р., въ 1866 г.—36.322 р., въ 1867 г.—50.663 р. и въ 1868 г.—69.564 р.

Кромѣ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, къ центральнымъ учрежденіямъ по части желѣзныхъ дорогъ относились также: Главный Инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Инспекторъ Эксплоатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1857 году, съ открытіемъ Петергофской желѣзной дороги, для надзора за нею былъ назначенъ особый Инспекторъ и вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣлено назначать Инспекторовъ на другія отстроенныя частными обществами дороги, съ подчиненіемъ этихъ инспекторовъ Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ. Въ 1858 году, по Высочайшему повелѣнію 24 января, учреждена должность Главнаго Инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ подчиненіемъ ему всѣхъ инспекторовъ отдѣльныхъ дорогъ.

По положенію о Главномъ Инспекторѣ, онъ былъ непосредственный помощникъ Министра Путей Сообщенія по дѣламъ, относящимся до частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и къ обязанности его, сверхъ наблюденія за ходомъ дѣлъ по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и за дѣйствіями инспекторовъ ихъ, отнесено было разсмотрѣніе всѣхъ представленій, предположеній, плановъ и проектовъ, передававшихся ему по назначенію Министра. По штату при Главномъ Инспекторѣ полагалось: три инженера, секретарь, нѣсколько кондукторовъ и писцовъ.

Должность Инспектора эксплоатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ учреждена по Высочайшему повелѣнію 1 іюля 1865 года для надзора за движеніемъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. При этомъ Инспекторѣ не полагалось никакихъ чиновъ.

Въ 1867 г. послѣдовало преобразованіе Корпуса Путей Сообщенія изъ военнаго въ гражданское устройство[1]), а

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Штат. № 69, 1867 г.

въ слѣдующемъ 1868 г., Высочайше утвержденнымъ 13 декабря мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о финансовыхъ смѣтахъ Министерства на 1869 годъ, Министру Путей Сообщенія было предложено принять зависящія мѣры къ внесенію въ Государственный Совѣтъ въ теченіе первой половины 1869 г., 1) проекта окончательнаго штата преобразованныхъ въ 1865 г. частей центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, и 2) предположенія его по устройству соотвѣтственно потребностямъ Министерства остальныхъ еще не преобразованныхъ центральныхъ учрежденій: округовъ, военнорабочихъ ротъ и состоящихъ при округахъ больницъ и школъ.

Во исполненіе этого постановленія, Министерствомъ Путей Сообщенія были выработаны и представлены на разсмотрѣніе новые штаты и положенія для всѣхъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій, но въ виду послѣдовавшаго тогда назначенія и. д. Министра Путей Сообщенія Свиты Его Императорскаго Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго, представленіе Министерства по сему предмету было препровождено Государственнымъ Совѣтомъ обратно для дальнѣйшаго соображенія съ предположеніями новаго Министра.

Преобразованія генерала Мельникова коснулись и Института инженеровъ путей сообщенія [1]), который окончательно принялъ характеръ спеціальнаго учрежденія, имѣющаго цѣлью образовать инженеровъ путей сообщенія.

Высочайше утвержденнымъ, 28 іюля 1864 года, положеніемъ Институту было дано гражданское устройство. Институтъ признанъ учебнымъ заведеніемъ, открытымъ для всѣхъ сословій, причемъ число поступающихъ, изъ выдержавшихъ испытаніе въ гимназическомъ курсѣ, не было ограничено. Преподаваніе подраздѣлено на 5 курсовъ. Окончившіе полный курсъ получали званіе гражданскаго инженера съ правомъ на чинъ XII и X класса.

Другое учебное заведеніе Министерства Путей Сообщенія, Строительное Училище, было передано, по Высочай-

---

[1]) Тоже. Дѣло Особен. Канц. № 17, 1863 г.

шему повелѣнію 20 іюня 1865 г., въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ [1]). Съ 1869 г. было предпринято учрежденіе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, имѣющихъ цѣлью дать второстепенныхъ техниковъ, необходимыхъ въ помощь инженерамъ при постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Первое такое училище, подъ наименованіемъ Ремесленнаго желѣзнодорожнаго училища, было открыто при мастерскихъ Орловско-Грязской ж. д. въ Ельцѣ 17 апрѣля 1869 года пот. поч. гр. С. С. Поляковымъ на его личныя средства. По уставу, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія 6 февраля 1869 г., училище это подчинено Министерству Путей Сообщенія [2]) и въ настоящее время носитъ наименованіе Александровскаго техническаго желѣзнодорожнаго училища.

Высочайше утвержденнымъ 27 августа 1869 г. положеніемъ Комитета Министровъ, былъ опредѣленъ общій порядокъ открытія техническихъ училищъ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло IIIт. № 127, 1865 г.
[2]) Тоже. Дѣло Общ. Д-та, № 2, 1871 г.

XIII.

Дѣятельность вѣдомства при Министрѣ П. П. Мельниковѣ.

Протяженіе желѣзныхъ дорогъ при назначеніи П. П. Мельникова Главноуправляющимъ. — Разработка проекта общей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи. — Мѣры для привлеченія частныхъ предпринимателей къ дѣлу постройки желѣзныхъ дорогъ. — Постройка желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ и на основаніи выданныхъ концессій. — Правила выдачи желѣзнодорожныхъ концессій. — Мѣры для развитія рельсоваго производства и постройки подвижнаго состава въ Россіи. — Работы на шоссейныхъ путяхъ. — Ослабленіе Правительственной дѣятельности по постройкѣ шоссейныхъ дорогъ и начало передачи ихъ въ хозяйственное завѣдываніе земствъ. — Работы на водныхъ путяхъ.

За время управленія вѣдомствомъ путей сообщенія ген.-лейт. Мельникова желѣзнодорожная часть получила значительное развитіе. При вступленіи въ управленіе вѣдомствомъ П. П. Мельникова, въ концѣ 1862 г., въ предѣлахъ Имперіи и Великаго Княжества Финляндскаго существовало 2.789 вер. желѣзныхъ дорогъ. Изъ числа ихъ С.-Петербурго-Варшавская, хотя открытая до Прусской границы, еще достраивалась, и часть ея отъ Ландварова до Варшавы была открыта уже въ самомъ исходѣ 1862 г. Сверхъ того строились 77 в. дорогъ: Грушевско-Донской, средствами Донскаго Войска, и Ораніенбаумской, на средства барона Штиглица.

Еще въ 1844 г. ген.-лейт. Мельниковымъ былъ составленъ проектъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, но въ то время

проектъ этотъ не былъ осуществленъ. Измѣнивъ этотъ проектъ сообразно требованіямъ обстоятельствъ, Мельниковъ снова внесъ его въ Комитетъ Министровъ. Проектъ этотъ разсматривался въ Высочайшемъ присутствіи въ Комитетѣ Министровъ въ декабрѣ 1862 г. и январѣ 1863 г. [1]). При этомъ Государь выразилъ желаніе, чтобы прежде окончательнаго утвержденія, предположенія Министерства сдѣланы были извѣстными публикѣ черезъ напечатаніе ихъ въ журналѣ Министерства.

Представленная генераломъ Мельниковымъ сѣть состояла изъ линій:

. Южной—отъ Москвы до Севастополя.

Восточной—отъ Орла черезъ Елецъ и Тамбовъ до Саратова.

Западной—отъ Орла черезъ Смоленскъ и Витебскъ до Динабурга, на соединеніе съ Динабурго-Рижскою линіею.

Юго-Восточной отъ южной линіи (около Екатеринослава) по каменноугольной формаціи до Грушевки, соединенной съ Ростовомъ. Всего 4.510 верстъ.

На основаніи большаго числа заявленій, сообщенныхъ правительственными и частными лицами, а также вслѣдствіе различныхъ прошеній о выдачѣ концессій, составъ этой сѣти былъ подвергнутъ нѣкоторымъ измѣненіямъ, и въ началѣ 1866 г. Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, былъ представленъ въ Комитетъ Министровъ проектъ измѣненной сѣти, которая и была Высочайше утверждена 23 апрѣля 1866 года.

За исключеніемъ дорогъ, строившихся и построенныхъ, въ эту сѣть вошли линіи отъ Москвы черезъ Курскъ и Кіевъ до Балты, съ вѣтвями къ Волочиску и Бердичеву, отъ Балты черезъ Елизаветградъ, Каменецъ и Полтаву до Харькова, отъ Курска черезъ Харьковъ до Азовскаго моря, отъ Тирасполя до Кишинева, отъ Ряжска до Моршанска и отъ Поти до Тифлиса, всего 3.374 верстъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду частыхъ ходатайствъ о предоставленіи

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 221, 1857 г., Д-та Ж. Д. № 237, 1857 г., и № 46, 1865 г.

концессій, Министръ Финансовъ испрашивалъ, чтобы Высочайшимъ повелѣніемъ были объявлены тѣ главнѣйшія линіи, по коимъ можетъ быть дарована правительственная гарантія въ соразмѣрности со средствами Государственнаго Казначейства и съ тѣмъ, чтобы прежде обезпеченія этихъ линій капиталомъ другія желѣзныя дороги не были допускаемы къ постройкѣ.

Вслѣдствіе этого Министромъ Путей Сообщенія была составлена дополнительная сѣть главныхъ линій, въ которую включены были и линіи, признаваемыя Военнымъ Министерствомъ необходимыми въ стратегическихъ видахъ. Сѣть эта, составлявшая 3.256 верстъ, была Высочайше утверждена, по положенію Комитета Министровъ, 27 декабря 1868 года. Въ эту сѣть были включены линіи Харьково-Севастопольская, Ковно-Либавская, Могилево-Брестская, Воронежо-Грушевская, Борисоглѣбско-Царицынская, Самаро-Бузулукская и Кіево-Брестская.

Для привлеченія иностранныхъ капиталовъ признано было необходимымъ выдавать концессіи не на цѣлую систему или сѣть, какъ то было съ Главнымъ Обществомъ, а относились къ отдѣльнымъ линіямъ, даже частямъ пространныхъ линій, и чтобы, для большаго поощренія, въ концессіяхъ допущены были по возможности выгодныя въ пользу предпринимателей условія.

Еще ранѣе этого Министерство Путей Сообщенія обращалось къ надежнымъ банкирскимъ домамъ для предложенія устройства трехъ главныхъ линій, именно южной— отъ Москвы до Севастополя, западной, весьма важной въ торговомъ отношеніи, отъ Орла до Динабурга и юго-западной — отъ Кіева до Орла. Послѣ продолжительныхъ, при участіи Министра Финансовъ, переговоровъ съ англійскими капиталистами, а также съ русскими предпринимателями, были внесены въ 1863 г. въ Комитетъ Министровъ и Высочайше утверждены концессіи на Московско-Севастопольскую линію [1]), Витебско-Динабургскую и Кіево-Одесскую, причемъ на первую изъ этихъ линій Правитель-

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 303, 1863 г., и дѣло Д-та Ж. Д., Иск. Отд., II ст., № 83, 1868 г.

ство принимало 5% гарантіи. Не смотря на допущенныя въ концессіяхъ выгодныя условія и высокую поверстную разцѣнку, осуществилось только предпріятіе 240 верстъ Динабурго-Витебской желѣзной дороги, а для другихъ двухъ линій предприниматели не нашли возможнымъ собрать капиталы и отъ дѣла отказались. Впослѣдствіи, по той же причинѣ, не состоялась концессія, данная иностранной компаніи на желѣзную дорогу отъ Орла до Витебска.

Въ виду этого 26 мая 1864 г. состоялось Высочайшее повелѣніе приступить на средства Правительства къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Москвы до Орла [1]), а Высочайшимъ повелѣніемъ 8 іюня 1865 г. указано линію продолжить до Курска. Въ томъ же году выданы концессіи русскимъ учредителямъ на устройство дороги въ 198 вер. отъ Рязани до Козлова [2]).

Блестящіе результаты сооруженія этихъ двухъ линій возстановили довѣріе къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и привлекли къ предпріятіямъ такого рода иностранные и русскіе капиталы. Вслѣдствіе этого до 1868 г. было выдано много концессій. Постройка желѣзнодорожныхъ линій шла довольно успѣшно, такъ что за время управленія Мельникова было открыто движеніе на 6.496 верстахъ.

Ко времени оставленія генераломъ Мельниковымъ поста Министра Путей Сообщенія движеніе было уже открыто по дорогамъ: Царскосельской, Варшаво-Вѣнской, Николаевской, С.-Петербурго-Варшавской, Московско-Нижегородской, Петергофской, Риго-Динабургской, Волго-Донской, Московско-Ярославской, Московско-Рязанской, Динабурго-Витебской, Лодзинской-фабричной, Рязанско-Козловской, Варшаво-Тереспольской, Московско-Курской, Ряжско-Моршанской, Козлово-Воронежской, Орловско-Грязской, Шуйско-Ивановской, Орловско-Витебской, Курско-Кіевской и Риго-Митавской [3]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Д-та Ж. Д. № 85, 1864 г.
[2]) Тоже, Дѣло Особен. Канц. № 387, 1864 г.
[3]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отчетъ ген. Мельникова. 1862—1869 гг.

Въ декабрѣ 1868 г. были Высочайше утверждены новыя правила на выдачу концессій. Каждый соискатель на желѣзнодорожную концессію, согласно этимъ правиламъ, представлялъ свои условія въ запечатанномъ конвертѣ въ Совѣтъ Министра Финансовъ. Здѣсь конверты вскрывались въ присутствіи соискателей, затѣмъ условія представлялись въ Комитетъ Министровъ для обсужденія и испрошенія Высочайшаго соизволенія на выдачу концессіи.

Съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи являлось необходимымъ производство рельсовъ и подвижнаго состава. Такъ какъ при отсутствіи собственнаго производства эксплоатація нашихъ дорогъ оставалась въ зависимости отъ иностранныхъ заводовъ, что было невыгоднымъ по цѣнѣ и неудобно въ случаѣ политическихъ осложненій, то Правительство, приглашая къ заводской дѣятельности частныхъ предпринимателей, обезпечивало ихъ дѣло заказами. Такъ, съ Уральскими заводами Демидова былъ заключенъ контрактъ на поставку въ продолженіе 10 лѣтъ 2 милліоновъ пудовъ рельсовъ для Николаевской желѣзной дороги и 1.300.000 пудовъ для Московско-Курской желѣзной дороги, съ Выксунскими заводами—на поставку въ теченіе 10 лѣтъ 5.000.000 пудовъ рельсовъ, а съ Путиловымъ—на поставку, въ теченіе 7 лѣтъ, отъ 2.100.000 до 2.800.000 пудовъ, съ его Финляндскихъ заводовъ. Кромѣ того, съ заводчикомъ Фронштейномъ былъ заключенъ контрактъ на устройство рельсоваго завода на югѣ Россіи близъ Ростова-на-Дону, и на поставку въ теченіе 7 лѣтъ въ казну 2.100.000 пудовъ рельсовъ и 70.000 пудовъ рельсовыхъ скрѣпленій.

Для развитія паровознаго и вагоннаго производства въ Россіи были сдѣланы заказы для Московско-Курской ж. д. 137 пассажирскихъ вагоновъ въ Ковровскихъ мастерскихъ Нижегородской ж. д. и 1.400 товарныхъ вагоновъ и платформъ на заводѣ Бухтѣева и Вильямса въ Москвѣ.

Затѣмъ, во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго 5 октября 1866 года, сдѣланы заказы паровозовъ: 8—Воткинскимъ казеннымъ заводомъ, 50—Маль-

цеву въ Калужской и Орловской губерніяхъ, 50—заводу Сѣмянникова и Полетики, 50—заводу Карра и Макферсона и 30—Путилову; три послѣдніе завода находились въ Петербургѣ. Равнымъ образомъ мелкія части подвижнаго состава и рельсовыя скрѣпленія исполнялись преимущественно русскими заводами. Заводъ Струве въ Коломнѣ занялся постройкою желѣзныхъ мостовъ.

За все время управленія генераломъ Мельниковымъ вниманіе Министерства Путей Сообщенія было всецѣло обращено на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, такъ что въ этотъ періодъ времени новыхъ шоссе было сооружено лишь 193 вер. Къ этому періоду времени относится начало привлеченія земствъ къ содержанію и дальнѣйшему распространенію шоссейныхъ дорогъ. Такое предположеніе первоначально возникло въ 1863 году, но только 7 мая 1868 г. состоялось Высочайшее повелѣніе предоставить Министру Путей Сообщенія, въ видѣ опыта, снестись съ земскими учрежденіями одной или двухъ губерній, по личному его усмотрѣнію, пригласивъ ихъ принять участіе въ ремонтныхъ работахъ на шоссейныхъ дорогахъ хозяйственнымъ распоряженіемъ, на условіяхъ, опредѣленныхъ соглашеніемъ съ земскими учрежденіями и съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Для перваго такого опыта Министръ Путей Сообщенія П. П. Мельниковъ избралъ Московскую губернію, земству котораго были переданы въ временное завѣдываніе мѣстныя шоссейныя дороги.

По водянымъ сообщеніямъ за время управленія П. П. Мельникова главнѣйшія работы составляли: сооруженіе канала Императора Александра II, открытаго 1 сентября 1866 г., уширеніе Свирскаго канала и улучшеніе Маріинской системы; затѣмъ расчистка фарватеровъ на нѣкоторыхъ рѣкахъ и каналахъ и необходимыя ремонтныя работы. Въ это время пароходное движеніе достигло широкаго распространенія, такъ что въ 1868 г. ходило уже 587 пароходовъ и утверждены уставы 20 пароходныхъ обществъ [1]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. ген. Мельникова. 1862—1869 гг.

Графъ В. А. БОБРИНСКОЙ

Исправляющій Должность Министра Путей Сообщенія.

1869—1871.

Типо. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

XIV.

Преобразованіе центральныхъ учрежденій Министерства при графѣ В. А. Бобринскомъ.

Графъ В. А. Бобринскій.— Основныя черты предположенныхъ имъ преобразованій.— Временное учрежденіе и штаты 1870 года.— Совѣтъ Министерства и Совѣщательный Комитетъ.— Департаментъ Общихъ Дѣлъ.— Положеніе объ инженерахъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ въ частныя предпріятія.— Управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ.— Департаменты и Технически-Инспекторскіе комитеты.— Предположеніе о преобразованіи Округовъ Путей Сообщенія.

Высочайшимъ указомъ 20 апрѣля 1869 г. инженеръ-генералъ-лейтенантъ Мельниковъ былъ уволенъ по болѣзни отъ должности Министра Путей Сообщенія, съ назначеніемъ членомъ Государственнаго Совѣта. Тѣмъ же указомъ исправляющимъ должность Министра Путей Сообщенія назначенъ Свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій 2-й.

Графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій получилъ образованіе въ С.-Петербургскомъ Университетѣ и первоначально служилъ при С.-Петербургскомъ Губернаторѣ, а затѣмъ по выборамъ въ Кіевской губерніи, гдѣ нѣкоторое время былъ предводителемъ дворянства.

Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій въ 1854 г., графъ Бобринскій поступилъ въ дѣйствующую армію графа Паскевича и участвовалъ въ осадѣ Силистріи; во время Крымской кампаніи находился въ Севастополѣ и принималъ участіе, между прочимъ, въ сраженіи на р. Черной и Федюхиныхъ высотахъ.

По окончаніи войны графъ Бобринскій въ званіи фли-

гель-адъютанта почти безотлучно находился при особѣ Государя, сопровождая Императора въ поѣздкахъ; 4 іюня 1868 г. онъ былъ назначенъ Товарищемъ Министра Путей Сообщенія [1]).

Вступивъ въ управленіе вѣдомствомъ, графъ Бобринскій занялся пересмотромъ препровожденнаго ему Государственнымъ Совѣтомъ проекта, представленнаго его предмѣстникомъ о преобразованіи центральныхъ учрежденій Министерства.

Результатомъ этой работы былъ внесенный въ Государственный Совѣтъ 31 марта 1870 г. новый проектъ преобразованія, вводившій въ устройство центральныхъ учрежденій совершенно иныя начала.

По мнѣнію графа Бобринскаго, положеніе 1865 г. представляло существенныя неудобства, такъ какъ, несмотря на предоставленныя помянутымъ положеніемъ Директорамъ Департаментовъ особыя права по технической и хозяйственной частямъ, Министръ былъ обремененъ массой такихъ дѣлъ, которыя безъ всякаго неудобства могли быть разрѣшаемы властью центральныхъ учрежденій. На ряду съ этимъ, разсмотрѣніе въ Департаментахъ техническихъ проектовъ, смѣтъ и вопросовъ представляло большія затрудненія, такъ какъ назначенные для сего техники, являясь вмѣстѣ съ тѣмъ и дѣлопроизводителями, отвлекались тѣмъ самымъ отъ своихъ прямыхъ обязанностей, и, занятые направленіемъ дѣлъ въ Департаментахъ, лишены были возможности знакомиться практически на мѣстахъ съ путями сообщенія и сооруженіями. Наконецъ существованіе особыхъ Департаментовъ отдѣльно для сухопутныхъ и для водяныхъ сообщеній не обусловливалось достаточной къ тому необходимостью.

Въ соотвѣтствіи съ изложенными соображеніями по новому проекту предполагалось ввести распредѣленіе всѣхъ предметовъ вѣдомства между двумя Управленіями—желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, сосредоточивъ въ нихъ, по принадлежности, всѣ вообще

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. М-ра № 29, 1869 г.

распоряженія въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ по устройству, содержанію и дѣйствію соотвѣтствующихъ видовъ путей сообщенія. Во главѣ каждаго Управленія долженъ былъ находиться Главный Начальникъ, который являлся бы по ввѣренной ему отрасли ближайшимъ сотрудникомъ Министра. Главному Начальнику предполагалось дать обширныя полномочія по разрѣшенію техническихъ и распорядительныхъ дѣлъ, и предоставить нѣкоторыя права, принадлежавшія до тѣхъ поръ исключительно Министру. Управленія должны были состоять изъ двухъ самостоятельныхъ частей: технической и распорядительной, каждая подъ ближайшимъ завѣдываніемъ особаго помощника Главнаго Начальника. На техническую часть предполагалось возложить исключительно разсмотрѣніе проектовъ, смѣтъ и кондицій, техническихъ вопросовъ и ревизію технической отчетности. Всѣ же обязанности по направленію дѣлъ и дѣлопроизводству вообще должны были сосредоточиваться въ распорядительной части. Завѣдывающему этой частью, помощнику Главнаго Начальника, предполагалось предоставить, по утвержденію подрядовъ, торговъ и продажѣ казеннаго имущества, права, которыми пользовались, по положенію 1865 г., Директора Департаментовъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній.

Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ Законовъ, разсмотрѣвъ предварительно приведенныя предположенія Министерства, остановилъ свое вниманіе на томъ, что основанія проектируемыхъ преобразованій во многомъ различествуютъ отъ главныхъ, основаній, принятыхъ нынѣ въ общемъ учрежденіи Министерствъ. Въ виду важности и общаго значенія такихъ исключительныхъ мѣръ, которыя могутъ имѣть, до извѣстной степени, вліяніе и на преобразованіе прочихъ Министерствъ, Государственный Совѣтъ призналъ нужнымъ испросить Высочайшее соизволеніе на передачу представленнаго проекта во II-е Отдѣленіе Собственной Его Величества Канцеляріи для предварительнаго разсмотрѣнія его въ особой при семъ Отдѣленіи Комиссіи изъ чиновъ Отдѣленія и представителей всѣхъ Министерствъ, съ тѣмъ, чтобы соображенія Комис-

сіи, вмѣстѣ съ заключеніемъ Главноуправляющаго II-мъ Отдѣленіемъ и съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, были представлены затѣмъ въ Государственный Совѣтъ для дальнѣйшаго обсужденія.

Главнѣйшія возраженія образованной при II-мъ Отдѣленіи Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи, Особой Комиссіи послѣдовали противъ учрежденія Управленій вмѣсто Департаментовъ, въ виду того, что устройство Управленій не согласно съ организаціей прочихъ Министерствъ, состоящихъ изъ Департаментовъ, за исключеніемъ находящагося въ особомъ положеніи Морскаго Министерства.

Вслѣдствіе этого графъ Бобринскій отказался отъ организаціи помянутыхъ Управленій и призналъ возможнымъ сохранить въ вѣдомствѣ существованіе Департаментовъ для шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ, сосредоточивъ въ этихъ Департаментахъ одну распорядительную часть подъ управленіемъ Директора Департамента, а для технической части образовать Техническо-Инспекторскіе Комитеты: одинъ для шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и другой для желѣзныхъ дорогъ, каждый подъ управленіемъ особо назначеннаго инженера; для объединенія же дѣйствій этихъ установленій назначить особыхъ лицъ, Начальниковъ Управленій, поставленныхъ выше Директора Департамента и Завѣдывающаго Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ.

Въ отношеніи преобразованія совѣщательныхъ и другихъ, не спеціально техническихъ учрежденій Министерства, графомъ Бобринскимъ были приняты слѣдующія основанія:

1) Совѣтъ Министерства образуется подъ предсѣдательствомъ Министра, изъ Начальниковъ Управленій шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ и изъ 5 членовъ. Кромѣ штатныхъ членовъ Совѣта, могутъ быть назначаемы и сверхштатные, но безъ особаго содержанія по сему званію. Въ случаѣ отсутствія Министра по болѣзни или какимъ либо другимъ обстоятельствамъ, предсѣдательство въ Совѣтѣ возлагается на особое лицо,

назначаемое Высочайшею властью, а если такого назначенія не послѣдовало, то на старшаго въ чинѣ изъ Начальниковъ Управленія; при небытности же и этихъ послѣднихъ — на старшаго изъ членовъ. Директорамъ Департаментовъ и Завѣдывающимъ Технически-Инспекторскими Комитетами предоставлялось присутствовать въ засѣданіяхъ Совѣта съ правомъ голоса при разсмотрѣніи внесенныхъ ими дѣлъ и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда предсѣдательствующій въ Совѣтѣ признаетъ это нужнымъ. Обязанности Совѣта и членовъ опредѣлялись Положеніемъ 1865 года. Для дѣлопроизводства Совѣта была учреждена особая Канцелярія въ составѣ двухъ дѣлопроизводителей и двухъ старшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя.

2) Совѣщательный Комитетъ. Въ виду круга дѣятельности Ученаго Комитета, ограниченнаго исключительно ученою частью, и необходимости имѣть въ составѣ Министерства такое учрежденіе, въ которомъ могли бы разсматриваться дѣла какъ чисто техническія и спеціальныя, такъ и административно-законодательныя, соединенныя болѣе или менѣе съ технической частью, Ученый Комитетъ былъ упраздненъ, а вмѣсто него образованъ Совѣщательный Комитетъ. Комитетъ этотъ составлялся изъ Предсѣдателя, назначаемаго Высочайшею властью, Начальниковъ Управленія, Директоровъ Департаментовъ, Завѣдывающихъ Технически-Инспекторскими Комитетами и четырехъ постоянныхъ членовъ. Сверхъ этихъ лицъ, въ члены Комитета назначались также: а) изъ должностныхъ лицъ вѣдомства путей сообщенія и изъ сторонныхъ лицъ, по усмотрѣнію Министра и б) изъ депутатовъ отъ другихъ Министерствъ, по мѣрѣ надобности, каждый разъ по соглашенію съ Министрами. Дѣла на разсмотрѣніе Совѣщательнаго Комитета могли поступать не иначе, какъ по особому приказанію Министра. Для веденія журналовъ Комитета и подготовленія дѣлъ къ докладамъ назначались техники и чиновники изъ служащихъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія, по соглашенію Предсѣдателя Комитета съ ихъ начальствомъ. На вознагражденіе этихъ лицъ въ распоряженіе Комитета была ассигнована особая сумма въ 4.000 руб. ежегодно.

3) Департаментъ Общихъ Дѣлъ. Штабъ Корпуса Путей Сообщенія и Канцелярія Министра соединены въ Департаментъ Общихъ Дѣлъ Министерства Путей Сообщенія, на который возлагались тѣ же обязанности, какія прежде лежали на упомянутыхъ учрежденіяхъ. Управленіе Главнаго Медика упразднено, а Общій Архивъ Министерства, для котораго положены отдѣльные штаты, и художественныя заведенія, изъ коихъ оставлены только типографія и переплетная, переданы въ завѣдываніе Департамента Общихъ Дѣлъ.

4) Чиновники особыхъ порученій при Министрѣ выдѣлены изъ штата вновь образованнаго Департамента. Число ихъ увеличено до 7, причемъ повышены классы ихъ должностей: 1 положенъ IV класса, 3 — V и 3 — VI класса. Сверхъ того учреждена должность Секретаря при Министрѣ. Къ вновь образованной Секретарьской части перешло между прочимъ и завѣдываніе отпускавшимися ранѣе Канцеляріи суммами на содержаніе курьеровъ и курьерскихъ лошадей при Министрѣ. Кромѣ чиновниковъ особыхъ порученій, при Министерствѣ Путей Сообщенія положено имѣть, для предварительнаго испытанія до назначенія въ штатныя должности и для употребленія по дѣламъ службы, до шести сверхштатныхъ гражданскихъ чиновниковъ, безъ жалованья, но съ правами дѣйствительной службы.

5) Образованная въ Министерствѣ Юрисконсультская часть изъ Юрисконсульта и его помощника оставлена какъ отдѣльное учрежденіе при Департаментѣ Общихъ Дѣлъ. Къ обязанности ея отнесены: судебная защита, докладъ Министру и Совѣту Министерства тяжебныхъ, спорныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ, а равно составленіе заключеній по дѣламъ, въ которыхъ таковыя требуются Министромъ или учрежденіями Министерства.

Вмѣстѣ съ тѣмъ было выработано положеніе объ инженерахъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ въ частныя предпріятія.

Съ учрежденіемъ въ 1809 г. Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія установленъ былъ резервъ, въ который обра-

щались инженеры, не получившіе штатнаго назначенія, и изъ котораго замѣщались открывающіяся вакансіи технических̀ъ должностей. Впослѣдствіи такіе инженеры, вмѣсто назначенія въ резервъ, зачислялись по Главному Управленію Путей Сообшенія и Публичныхъ Зданій, а затѣмъ по Министерству Путей Сообщенія.

Во избѣжаніе излишняго накопленія причисленныхъ инженеровъ, 18 марта 1861 года Высочайше разрѣшено было: инженеровъ, не занимающихъ штатныхъ должностей или не исполняющихъ другихъ служебныхъ обязанностей, отчислять по Министерству, съ производствомъ имъ въ теченіе одного года жалованья, съ тѣмъ, что ежели въ продолженіе этого времени означенные инженеры не поступятъ на штатныя должности, то они увольняются отъ службы по положенію.

Правила объ увольненіи инженеровъ въ частныя предпріятія были установлены Высочайшимъ повелѣніемъ 19 декабря 1866 г., въ силу котораго инженерамъ путей сообщенія предоставляется поступать на частныя желѣзныя дороги и по другимъ важнымъ государственнымъ сооруженіямъ, на срокъ трехъ лѣтъ, съ сохраненіемъ половиннаго по чину жалованья и положенныхъ денщичьихъ денегъ. Въ 1868 году состоялось Высочайшее повелѣніе объ обращеніи причитающагося такимъ инженерамъ половиннаго содержанія въ эмеритальную кассу инженеровъ путей сообщенія.

Проектированными вновь учрежденіемъ и штатами всѣ состоящіе по Министерству инженеры раздѣлены на штатныхъ и сверхштатныхъ. Штатныхъ инженеровъ, отъ IV до X класса включительно, положено имѣть не болѣе 20 человѣкъ, съ производствомъ имъ содержанія изъ особо ассигнуемой для сего суммы 30.000 р., соотвѣтственно классу каждаго изъ нихъ, и употреблять ихъ для исполненія разныхъ порученій по технической части и замѣщенія открывающихся вакансій. Относительно же сверхштатныхъ инженеровъ, число которыхъ не было опредѣлено, предположено: предоставить имъ права государственной службы, но безъ назначенія какого либо содержанія по сему званію и, въ

случаѣ неполученія ими въ теченіе двухъ лѣтъ штатныхъ мѣстъ, увольнять со службы.

Увольненіе инженеровъ въ частныя предпріятія допускалось на прежнихъ основаніяхъ, но производство положенныхъ имъ денежныхъ денегъ и половиннаго жалованья прекращено и на будущее время постановлено взимать съ такихъ инженеровъ въ пользу эмеритальной кассы ежегодно по 12% съ окладовъ жалованья и столовыхъ, назначенныхъ штатнымъ инженерамъ, состоящимъ въ соотвѣтствующихъ съ увольняемыми классахъ. На томъ же основаніи предполагалось увольненіе инженеровъ путей сообщенія и въ постороннія вѣдомства [1]).

Составленный на сихъ основаніяхъ проектъ штатовъ и учрежденія центральныхъ частей Министерства Путей Сообщенія, а также и правилъ о состоящихъ по Министерству инженерахъ былъ представленъ графомъ Бобринскимъ на благоусмотрѣніе Государя, и 31 декабря 1870 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе привести означенные штаты, учрежденіе и правила въ исполненіе, въ видѣ опыта, на три года, а по истеченіи сего срока объ окончательномъ утвержденіи ихъ представить установленнымъ порядкомъ. Статьею второю того же Высочайшаго повелѣнія Министру Путей Сообщенія было предоставлено право дѣлать въ штатѣ центральнаго управленія измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ и перемѣнамъ въ кругѣ обязанностей управленій, не выходя лишь изъ предѣловъ ассигнованной по штатамъ суммы.

Такимъ образомъ по временному положенію 1870 г. управленіе шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній было соединено въ одно цѣлое подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Начальника Управленія Шоссейныхъ и Водяныхъ сообщеній, являвшагося ближайшимъ сотрудникомъ Министра по ввѣренной ему части. Органы, чрезъ посредство которыхъ дѣйствовалъ Начальникъ Управленія, были Департаментъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній и Техническо-Инспектор-

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отчетъ М-ра П. С. 1869—1872 гг.

скій Комитетъ, находившіеся подъ ближайшимъ его надзоромъ и вѣдѣніемъ, равно какъ и мѣстныя управленія и лица, завѣдывавшія шоссейными и водяными сообщеніями.

На обязанности Начальника Управленія лежало: направленіе дѣйствій ввѣренныхъ ему частей и подвѣдомственныхъ мѣстъ и лицъ къ точному исполненію обязанностей, на нихъ возложенныхъ; надзоръ за дѣйствіями подчиненныхъ мѣстъ и лицъ и за правильнымъ дѣлопроизводствомъ во ввѣренныхъ ему частяхъ; наблюденіе за правильнымъ и своевременнымъ составленіемъ финансовыхъ смѣтъ по подлежащимъ частямъ и за исполненіемъ сихъ смѣтъ, на основаніи установленныхъ для сего правилъ; наблюденіе за точнымъ исполненіемъ законовъ, уставовъ, Высочайшихъ повелѣній и распоряженій высшаго начальства; надзоръ за правильнымъ устройствомъ и содержаніемъ путей сообщенія и представленіе Министру годоваго отчета о дѣйствіяхъ ввѣренныхъ ему частей.

Начальнику Управленія, въ предѣлахъ ввѣренной ему власти, предоставлено назначать по подвѣдомственному Управленію ревизіи, слѣдствія и дознанія. По личному составу Управленія Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній Начальникъ имѣлъ право избирать лицъ на техническія должности вообще и на гражданскія должности IV и V классовъ и дѣлать Министру представленія о сихъ лицахъ.

Начальнику Управленія Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній были предоставлены особыя права по производству работъ и вообще по технической части, по производству торговъ и исполненію подрядовъ, по продажѣ ненужнаго и негоднаго имущества и проч., въ предѣлахъ опредѣленныхъ суммъ. Кромѣ того Начальнику Управленія предоставлено было право подписывать за Министра рапорты въ Правительствующій Сенатъ и вести переписку съ Министрами и равными имъ лицами по собранію разныхъ свѣдѣній и доставленію таковыхъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ другія Министерства.

При Начальникѣ Управленія Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній состояли два чиновника особыхъ порученій въ VI и VII классахъ и секретарь въ VII классѣ.

Въ Департаментѣ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній сосредоточивалась вся административно-хозяйственная часть по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ. Къ вѣдѣнію Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній были отнесены также работы по торговымъ портамъ, зданія Министерства и другія сооруженія и разсмотрѣніе проектовъ и смѣтъ или другихъ техническихъ данныхъ по гражданскимъ сооруженіямъ посторонннихъ вѣдомствъ согласно существующимъ на сей предметъ правиламъ. Департаментъ поставленъ подъ непосредственное руководство Директора, причемъ о дѣлахъ, выходящихъ изъ круга ввѣренной ему власти, онъ докладывалъ Начальнику Управленія.

Департаментъ былъ раздѣленъ на пять дѣлопроизводствъ. Ближайшее распредѣленіе занятій между этими дѣлопроизводствами было установлено приказомъ по Управленію Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній отъ 22 января 1871 г. Во главѣ каждаго дѣлопроизводства поставленъ дѣлопроизводитель—двое изъ нихъ въ V классѣ и трое въ VI; въ помощь имъ даны 10 старшихъ и 12 младшихъ помощниковъ.

Другой органъ, чрезъ посредство котораго дѣйствовалъ Начальникъ Управленія Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, былъ Техническо-Инспекторскій Комитетъ, во главѣ котораго находился завѣдывающій Технической и Инспекторской частями по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ. Задачи, возложенныя по положенію 1870 г. на Техническо-Инспекторскій Комитетъ, состояли въ разсмотрѣніи проектовъ смѣтъ и кондицій въ искусственномъ отношеніи и утвержденіи ихъ въ извѣстныхъ предѣлахъ, въ разсмотрѣніи техническихъ предположеній и вопросовъ, а также въ ревизіи технической отчетности и надзорѣ за надлежащимъ устройствомъ и дѣйствіемъ мѣстныхъ органовъ управленія путей сообщенія въ техническомъ и инспекторскомъ отношеніи.

О всѣхъ дѣлахъ, превышающихъ власть Завѣдывающаго, онъ, подобно Директору Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, представлялъ Начальнику Управленія.

Въ Комитетѣ состояли 7 инженеровъ для техническихъ

занятій, изъ нихъ одинъ въ V классѣ, остальные въ VI—VIII классахъ, по двое въ каждомъ классѣ, и дѣлопроизводитель, избиравшійся или изъ инженеровъ или же изъ гражданскихъ чиновниковъ, положенный въ VI классѣ. Кромѣ сего при Комитетѣ состоялъ архитекторъ.

Комитетъ имѣлъ строго коллегіальный характеръ и всѣ дѣла въ немъ разсматривались сообща всѣми членами Комитета, на коихъ одновременно съ симъ возложены были обязанности инспекторовъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

При Комитетѣ и Департаментѣ состоялъ врачъ, съ окладомъ жалованья въ 900 р. и по должности въ VII классѣ.

На содержаніе Начальника Управленія съ чиновниками особыхъ порученій и съ секретаремъ было ассигновано 14.800 р., на содержаніе Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній 56.400 р. и Технически-Инспекторскаго Комитета—31.800 р.; сверхъ того на хозяйственные расходы 23.300 руб.

Подобнымъ же образомъ было организовано по штатамъ 1870 г. и центральное управленіе подвѣдомственными Министру Путей Сообщенія желѣзными дорогами. Завѣдываніе ими возложено было на Начальника Управленія Желѣзныхъ дорогъ, Технически-Инспекторскій Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ и Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

На содержаніе Управленія желѣзныхъ дорогъ было ассигновано по штатамъ 161.400 р. ежегодно, въ томъ числѣ на содержаніе Начальника Управленія, съ положенными при немъ тремя чиновниками особыхъ порученій и секретаремъ—16.800 р., на Технически-Инспекторскій Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ—54.000 р., на содержаніе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ—59.000 р. и на общіе расходы Комитета и Департамента по найму чертежниковъ и прочія хозяйственныя и канцелярскія надобности—31.200 р.

Технически-Инспекторскій Комитетъ состоялъ изъ Завѣдующаго Техническою и Инспекторскою частями по желѣзнымъ дорогамъ, семи инженеровъ для техническихъ занятій, начальника чертежной, архитектора, двухъ инже-

неръ-механиковъ и двухъ ревизоровъ; послѣднія двѣ категоріи должностей могли быть замѣщаемы по вольному найму. Для дѣлопроизводства Комитета полагался дѣлопроизводитель съ двумя старшими и такимъ же числомъ младшихъ помощниковъ. Составъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ былъ опредѣленъ изъ Директора, Вице-Директора, 5 дѣлопроизводителей, бухгалтера, 10 старшихъ и 12 младшихъ дѣлопроизводителей и чиновника для иностранной переписки.

Вмѣстѣ съ проектомъ преобразованія центральныхъ учрежденій Министерства, былъ внесенъ графомъ Бобринскимъ въ Государственный Совѣтъ и проектъ преобразованія округовъ путей сообщенія, образованныхъ по Высочайше одобренному Положенію 2 іюля 1843 года. Необходимость преобразованія округовъ вызывалась, по мнѣнію графа Бобринскаго, съ одной стороны, тѣмъ, что положеніе и штаты 1843 г. все еще не были утверждены законодательнымъ порядкомъ и самое устройство округовъ, по требованію обстоятельствъ, пришло въ значительное разнорѣчіе съ первоначальнымъ ихъ положеніемъ, а съ другой стороны, преобразованіе это представлялось необходимымъ для устраненія оказавшихся неудобствъ въ мѣстномъ управленіи и для согласованія его съ совершившимися и имѣющими совершиться преобразованіями въ центральномъ управленіи путей сообщенія. Въ числѣ главнѣйшихъ, сознанныхъ по указаніямъ опыта, неудобствъ существующаго устройства графомъ Бобринскимъ указывались: неравномѣрное распредѣленіе путей между округами и несоотвѣтствующая существу дѣлъ система опредѣленія раіоновъ округовъ входящими въ ихъ составъ губерніями; замедленіе въ производствѣ и разрѣшеніи дѣлъ, подвергающихся, за незначительными исключеніями, разсмотрѣнію Общихъ Присутствій коллегіальнымъ порядкомъ; существованіе излишней инстанціи въ лицѣ начальниковъ отдѣленій, занятія которыхъ состоятъ большею частью въ передачѣ распоряженій окружнаго правленія дистанціоннымъ начальникамъ и въ передачѣ представленій послѣднихъ окружному правленію; въ излишней сложности технической отчетности, ведущей къ огромному накопленію

отчетовъ, повѣряемыхъ правленіями, но окончательно утверждаемыхъ Министерствомъ. Въ видахъ устраненія указанныхъ и нѣкоторыхъ другихъ неудобствъ существовавшей системы, графомъ Бобринскимъ было внесено на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта вновь проектированное Положеніе о мѣстномъ управленіи шоссейными и водяными путями, а также новые росписаніе и штаты округовъ путей сообщенія.

Этотъ проектъ, представленный, какъ выше сказано, вмѣстѣ съ проектомъ преобразованія центральныхъ учрежденій, былъ возвращенъ Министру съ заключеніемъ Главноуправляющаго II Отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи, для вторичнаго внесенія, по разсмотрѣніи въ Государственномъ Совѣтѣ. Но по тому же докладу 31 декабря 1870 г., коимъ графъ Бобринскій испрашивалъ Высочайшее разрѣшеніе на введеніе составленнаго имъ проекта учрежденія Министерства Путей Сообщенія и штата центральнаго управленія сего Министерства неотлагательно въ видѣ опыта на три года, преобразованіе мѣстнаго управленія шоссейными и водяными сообщеніями въ виду возникшихъ предположеній о новомъ устройствѣ общаго губернскаго управленія онъ предполагалъ отложить, для согласованія этого преобразованія съ устройствомъ общаго губернскаго управленія и съ возникшими новыми предположеніями объ устройствѣ управленія и хозяйства по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ на иныхъ, болѣе правильныхъ основаніяхъ. Вслѣдствіе сего внесенныя въ Государственный Совѣтъ графомъ Бобринскимъ, въ мартѣ 1870 г., представленія были, по его просьбѣ, возвращены въ январѣ 1871 г. обратно въ Министерство Путей Сообщенія.

XV.

Дѣятельность Министерства при графахъ В. А. и А. П. Бобринскихъ.

Графъ А. П. Бобринскій 1-й.— Разработка правилъ о выдачѣ концессій.— Созывъ общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ.— Начало прямой перевозки пассажировъ и грузовъ. — Учрежденіе Статистическаго Отдѣла. — Передача шоссе Московской и Тульской губерній въ вѣдѣніе губернскихъ земствъ. — Подготовительныя дѣйствія къ сооруженію С.-Петербургскаго Морскаго канала. — Памятникъ Императрицѣ Екатеринѣ II.

Графъ Бобринскій 2-й былъ Министромъ не долго 2 сентября 1871 г., за болѣзнью графа В. А. Бобринскаго, Управляющимъ Министерствомъ былъ назначенъ графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й, а 16 апрѣля 1872 года графъ А. П. Бобринскій утвержденъ въ должности Министра.

Графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й получилъ образованіе въ Императорскомъ Александровскомъ лицеѣ и первоначально служилъ по выборамъ, а затѣмъ въ Стрѣлковомъ полку Императорской Фамиліи. Въ 1869 г., въ чинѣ Свиты Его Величества генералъ-маіора, онъ былъ назначенъ членомъ Совѣта Министерства Путей Сообщенія и въ 1870 г., по Высочайшему повелѣнію, былъ командированъ въ Англію для осмотра желѣзныхъ дорогъ. 20 мая 1871 года послѣдовалъ Высочайшій Указъ о назначеніи его Товарищемъ Министра Путей Сообщенія.

Въ должности Министра графъ Бобринскій 1-й состоялъ по 10 іюля 1874 г.

Графъ А. П. БОБРИНСКОЙ

Министръ Путей Сообщенія.

1871—1874.

Типо. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мьщ. 19.

За время управленія вѣдомствомъ гр. Бобринскаго 2-го и гр. Бобринскаго 1-го, 1869 — 1874 гг., условія выдачи концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ были существенно измѣнены.

Правилами 1868 г. о порядкѣ выдачи концессій была понижена стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ, но не устранялось невыгодное для казны употребленіе концессій. Напротивъ, вслѣдствіе пониженія строительныхъ поверстныхъ цѣнъ, явились побужденія строителей къ пріобрѣтенію выгодъ въ ущербъ качествамъ сооруженія. Увлекаясь соревнованіемъ, соискатели концессій значительно понижали цѣны, не отказываясь отъ прежнихъ выгодъ. Правительство же, не производившее предварительнаго изслѣдованія сдаваемыхъ линій, не имѣло данныхъ для сужденія о дѣйствительной стоимости постройки этихъ линій.

Вслѣдствіе этого, 26 декабря 1870 г., по всеподданнѣйшему докладу гр. Бобринскаго 2-го, были Высочайше утверждены новыя правила для выдачи концессій. На Министерство Путей Сообщенія возложено производство предварительныхъ изысканій по предположеннымъ къ постройкѣ желѣзнымъ дорогамъ и составленіе, на основаніи этихъ изысканій, нормальныхъ условій концессіи на каждую дорогу. Эти условія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, подлежали представленію на Высочайшее одобреніе черезъ Комитетъ Министровъ.

Кромѣ того было предоставлено Министру Путей Сообщенія выбирать концессіонера черезъ негласную конкуренцію между соискателями, при обязательствѣ образовать акціонерное общество и построить желѣзную дорогу на опредѣленныхъ техническихъ условіяхъ, за опредѣленную цѣну и къ опредѣленному сроку. Опредѣленіе времени и условій выпуска акцій и облигацій учрежденнаго общества было предоставлено Министру Финансовъ. Окончательная концессія подлежала Высочайшему утвержденію.

Этими способами предположено было устранить запрашиваніе неосновательныхъ цѣнъ, но при этомъ не устранена была возможность неправильнаго пользованія концессіею, подъ фирмою акціонернаго общества, безъ дѣйствитель-

наго учрежденія общества, такъ какъ самое учрежденіе общества оставалось въ распоряженіи концессіонера.

Въ виду этого, 30 марта 1873 года, по разсмотрѣніи въ Совѣтѣ Министровъ всеподданнѣйшей записки Министра Путей Сообщенія гр. Бобринскаго 1-го, были Высочайше утверждены новыя правила выдачи концессій не отдѣльнымъ лицамъ, а акціонернымъ обществамъ, образуемымъ при участіи правительства. Порядокъ этотъ заключался въ слѣдующемъ: по Высочайшемъ утвержденіи устава для предположеннаго акціонернаго общества и техническихъ условій и разцѣночной вѣдомости проектируемой желѣзной дороги, Министръ Путей Сообщенія, въ согласіи съ Министромъ Финансовъ, открываетъ публичную подписку на акціи учреждаемаго общества въ Государственномъ банкѣ, въ его отдѣленіяхъ и частныхъ банкахъ,—опубликовавъ предварительно уставъ, техническія условія, разцѣночную вѣдомость, нарицательную стоимость строительнаго капитала, подписную цѣну акцій, сроки и мѣста подписокъ, сроки и размѣръ денежныхъ взносовъ по акціямъ и условія разверстки акцій между подписчиками. Опредѣленіе финансовыхъ условій было предоставлено Министру Финансовъ, опредѣленіе прочихъ условій — Министру Путей Сообщенія. Всѣ распоряженія по подпискѣ на акціи и по образованію общества должны были производиться чрезъ «временный учредительный комитетъ», составленный изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ.

По разверсткѣ акцій и по выборѣ правленія первымъ общимъ собраніемъ акціонеровъ общество признавалось состоявшимся и начинало дѣйствовать, имѣя въ составѣ своего правленія постояннаго правительственнаго Директора отъ Министерства Путей Сообщенія, облеченнаго обязанностями и правами прокурора.

На этихъ основаніяхъ предполагалось учредить четыре общества: Оренбургской, Привислинской, Уральской и Фастовской желѣзныхъ дорогъ. Но прежде учрежденія этихъ обществъ послѣдовали нѣкоторыя измѣненія правилъ 30 марта 1873 г., въ силу которыхъ учрежденіе обществъ въ 1874 г.

состоялось безъ участія временнаго учредительнаго комитета, подъ исключительнымъ руководствомъ Министерства Финансовъ, безъ предварительнаго опубликованія условій разверстки акцій и съ подпискою на акціи въ немногихъ мѣстахъ. Крупные капиталисты, стремясь къ сосредоточенію выпускаемыхъ акцій въ своихъ рукахъ и не зная условій разверстки, пріобрѣтали капиталы отовсюду для подписки на возможно большее число акцій, и, кромѣ того, скупали акціи послѣ подписки, по возвышенной цѣнѣ. Такимъ образомъ цѣль правилъ 30 марта 1873 г. не была достигнута, и новыя дороги опять оказались въ единоличномъ распоряженіи строителей, дѣйствующихъ отъ имени акціонерныхъ обществъ.

По Высочайше утвержденному 30 іюня 1874 г. положенію Комитета Министровъ образованіе желѣзнодорожныхъ обществъ публичною подпискою на акціи было признано неудобнымъ, какъ и постройка желѣзныхъ дорогъ правительствомъ, и Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ было предоставлено пріискать иной способъ для сооруженія дорогъ: Донецкой каменно-угольной и Мелитопольской. Но это положеніе было выработано уже при Министрѣ Путей Сообщенія адмиралѣ Посьетѣ.

Между тѣмъ, по мѣрѣ развитія желѣзнодорожной сѣти, по выданнымъ концессіямъ на постройку и эксплоатацію отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, обнаружилась необходимость объединенія дѣятельности этихъ дорогъ, особенно тѣхъ, которыя смыкаются въ цѣлыя линіи, прорѣзывающія большія пространства и соединяющія важные торговые пункты. Необходимость такого объединенія побудила къ созыву въ 1869 г., при Министерствѣ Путей Сообщенія, общаго съѣзда представителей желѣзнодорожныхъ предпріятій.

На этомъ первомъ общемъ съѣздѣ было, между прочимъ, положено начало «прямой», т. е. непрерывной перевозки пассажировъ по смыкающимся желѣзнымъ дорогамъ, и состоялось распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ по группамъ и назначеніе перегрузочныхъ станцій для непрерывной перевозки грузовъ по смыкающимся желѣзнымъ дорогамъ, эксплоатируемымъ разными обществами. При этомъ, для

частныхъ соглашеній между дорогами той же группы, было опредѣлено составлять частные съѣзды представителей дорогъ.

При графѣ Бобринскомъ 2 было сооружено 2.505 верстъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, а при графѣ Бобринскомъ 1 прибавилось еще 5.103 верстъ. При такомъ ростѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ и постепенномъ увеличеніи движенія по всѣмъ путямъ сообщенія, для возможности правильнаго регулированія дорожнаго дѣла явилась надобность имѣть въ составѣ Министерства особое учрежденіе, на обязанности котораго лежала бы регистрація движенія и происходящихъ при немъ разныхъ случайныхъ обстоятельствъ, съ распредѣленіемъ ихъ по извѣстнымъ категоріямъ. Съ этою цѣлью по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, Высочайше разрѣшено было 2 августа 1873 г., образовать при Министерствѣ Путей Сообщенія Временный Статистическій Отдѣлъ — «для собиранія, провѣрки и раціональной обработки статистическихъ матеріаловъ по всѣмъ вопросамъ, касающимся до устройства, улучшенія и эксплоатаціи путей сообщенія, какъ рельсовыхъ, такъ водяныхъ и шоссейныхъ». Къ образованію отдѣла было повелѣно приступить безотлагательно, не ожидая утвержденія новыхъ штатовъ Министерства законодательнымъ порядкомъ.

Въ томъ же году 15 сентября Временный Статистическій Отдѣлъ началъ свою дѣятельность.

При образованіи Отдѣла были сдѣланы особыя распоряженія о доставленіи ему, начиная съ данныхъ отъ 1 іюля 1873 года, всѣхъ тѣхъ періодическихъ статистическихъ свѣдѣній, которыя до того времени поступали въ разныя учрежденія Министерства. При этомъ на Статистическій Отдѣлъ первоначально возлагалось: а) продолженіе издаваемыхъ до того времени Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ «Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи» и ежемѣсячныхъ «Свѣдѣній о валовомъ доходѣ желѣзныхъ дорогъ» и б) выполненіе различныхъ работъ, исполняемыхъ по особымъ требованіямъ, какъ-то: сообщеніе заключеній по возникавшимъ въ Министерствѣ вопросамъ, требовавшимъ для своего разрѣ-

шенія статистическихъ свѣдѣній, и составленіе этихъ свѣдѣній по отдѣльнымъ предметамъ. Такимъ образомъ, съ учрежденіемъ Отдѣла, Министерствомъ Путей Сообщенія былъ рѣшенъ давній, весьма важный вопросъ о строгой и научной постановкѣ дѣла собиранія, обработки, провѣрки и изданія статистическихъ данныхъ о состояніи и дѣятельности путей сообщенія и ихъ вліяніи на экономическую жизнь страны, столь необходимыхъ для дальнѣйшей дѣятельности вѣдомства.

Этимъ ограничиваются измѣненія, произведенныя графомъ Бобринскимъ I въ центральныхъ учрежденіяхъ Министерства.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по части шоссейнаго дѣла за этотъ періодъ времени ограничивалась передачею шоссе въ вѣдѣніе земствъ. Высочайше утвержденнымъ 25 апрѣля 1871 г. положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшена передача земству Московской губерніи, на 10 лѣтъ, ремонтнаго содержанія 518 верстъ шоссейныхъ дорогъ этой губерніи, со всѣми принадлежностями и съ правомъ взиманія шоссейнаго сбора,— на слѣдующихъ основаніяхъ: а) въ пособіе земству отчисляется ежегодно, изъ ассигнуемыхъ по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія суммъ на ремонтное вообще содержаніе шоссейныхъ дорогъ, по 207.200 рублей, т. е. по 400 рублей на версту сданныхъ земству шоссе; б) въ производствѣ ремонтныхъ и вообще строительныхъ работъ и распоряженій на переданныхъ земству шоссе оно подчиняется техническому наблюденію инспекціи отъ Министерства Путей Сообщенія; в) остаточныя, за всѣми ремонтными расходами, суммы, которыя получатся отъ упомянутаго денежнаго пособія отъ казны и отъ шоссейнаго сбора, должны быть обращаемы на устройство новыхъ шоссейныхъ дорогъ въ губерніи. Въ 1872 г., по Высочайше утвержденному 20 мая положенію Комитета Министровъ, состоялась передача 225 верстъ шоссейныхъ дорогъ Тульской губерніи, на тѣхъ же основаніяхъ, въ хозяйственное завѣдываніе мѣстнаго губернскаго земства.

По части водяныхъ сообщеній, помимо ремонтныхъ работъ и мѣстныхъ улучшеній, къ этому времени относится начало сооруженія морскаго канала отъ С.-Петербурга до Кронштадта и устройства Петербургскаго и Кронштадскаго портовъ.

20 января 1872 г., по всеподданнѣйшему докладу графа Бобринскаго 1-го, послѣдовало Высочайшее повелѣніе—учредить при Министерствѣ Путей Сообщенія временный комитетъ, подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника инженера Кербедза 1-го, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ и С.-Петербургскаго и Кронштадскаго купечества для обсужденія вопросовъ объ устройствѣ морскаго канала и Петербургскаго и Кронштадскаго портовъ.

Предположенія этого Комитета были внесены въ іюнѣ того же года графомъ Бобринскимъ 1-мъ въ особое совѣщаніе, Высочайше для сего учрежденное, подъ предсѣдательствомъ Великаго Князя генералъ-адмирала Константина Николаевича. Въ составъ совѣщанія вошли генералъ-адъютантъ Чевкинъ и Министры Финансовъ и Путей Сообщенія.

11 іюня того же года были Высочайше одобрены слѣдующія основанія для составленія проекта, выработанныя означеннымъ совѣщаніемъ, согласно съ предложеніями Министра Путей Сообщенія:

1) Устроить и содержать, въ видѣ государственнаго, а не частнаго пути, и слѣдовательно на счетъ казны—корабельный каналъ, глубиною до 20 ф., для безостановочнаго хода между Кронштадтомъ и Невою судовъ, сидящихъ до $18^1/_2$ ф.

2) Направить этотъ каналъ по Екатерингофскому фарватеру Невы, между Канонерскимъ островомъ съ одной стороны и островами Вольнымъ и Гутуевскимъ съ другой.

3) Устройство на этихъ островахъ, въ связи съ новыми каналами, гаваней и складовъ, предоставить частной предпріимчивости, но съ необходимымъ огражденіемъ отъ всякой возможности монополіи.

4) Вмѣстѣ съ дамбами канала, необходимою ихъ принадлежностью должна быть полоса земли, простирающаяся на 10 саж. отъ внѣшней ихъ подошвы.

Составленный на этихъ основаніяхъ подробный проектъ былъ разсмотрѣнъ въ Высочайше утвержденномъ 19 мая 1873 года совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Чевкина, изъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и временно управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Высочайше утвержденнымъ журналомъ этого совѣщанія представленный проектъ былъ одобренъ. Проектъ кондицій на сдачу работъ и проектъ положенія о временномъ управленіи по устройству канала, внесенные графомъ Бобринскимъ въ Комитетъ Министровъ, были Высочайше утверждены по положенію Комитета 13 іюня 1874 г.

Временное Управленіе по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала образовано было въ слѣдующемъ составѣ. Комитетъ состоитъ подъ предсѣдательствомъ Высочайше назначеннаго лица, изъ 4-хъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и по одному члену отъ Министерствъ: Военнаго, Морскаго, Финансовъ и отъ С.-Петербургскаго Градоначальства. Кромѣ того Министру Финансовъ предоставлено было пригласить къ участію въ этомъ комитетѣ одного представителя С.-Петербургскаго биржеваго купечества, съ правами голоса наравнѣ съ прочими членами. Затѣмъ Управленіе состояло изъ инженера-строителя, съ помощникомъ, и при нихъ инженеры производители работъ.

Временное Управленіе открыло свои дѣйствія уже при Министрѣ Путей Сообщенія адмиралѣ Посьетѣ, 19 августа 1874 г. [1]).

Изъ воздвигнутыхъ за этотъ періодъ сооруженій въ столицѣ, находившихся въ вѣдѣніи Министерства, наиболѣе замѣчательнымъ является памятникъ Императрицъ Екатеринѣ II [2]).

Еще въ 1862 г. Императору Александру II благоугодно было заказать академику Микѣшину памятникъ Императрицъ. Бронзовая статуя памятника, отлитая на заводѣ Шопена,

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. по вѣдомству П. С. за 25 лѣтъ съ 19 февр. 1855 г. по 19 февр. 1880 года.

[2]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 5, 1863 г.

была поставлена въ саду Царскаго Села, предъ дворцомъ. Узнавъ объ этомъ, С.-Петербургское городское общество всеподданнѣйше ходатайствовало о постановкѣ памятника Императрицѣ въ С.-Петербургѣ, въ Александровскомъ скверѣ. На это ходатайство послѣдовало Высочайшее соизволеніе, и новый проектъ того же художника былъ Высочайше утвержденъ 4 февраля 1865 г. 1 іюня 1869 г. было приступлено къ работамъ, и 24 ноября того же года происходила закладка памятника.

Каменныя работы произведены съ подряда Балушкинымъ и Осетровымъ. Гранитъ, трехъ цвѣтовъ, добытъ изъ сердобольскихъ каменоломенъ. Монолиты, каждый до 3-хъ саж. длиною и не менѣе 4.000 пуд. вѣсомъ, изготовлены такъ, чтобы всѣ бронзовыя части памятника могли быть соединены съ гранитомъ безъ помощи гвоздей, винтовъ и другихъ металлическихъ скрѣпленій, посредствомъ соотвѣтственныхъ выступовъ и гнѣздъ въ гранитѣ. По исправленіи модели согласно указаніямъ Государя, было приступлено къ отливкѣ бронзовыхъ частей. Сооруженіе памятника и устройство наружнаго сквера окончены осенью 1873 года; открытіе памятника состоялось 24 ноября того же года. Высота памятника $6^1/_2$ саженъ. [1]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. по вѣдомству П. С. за 25 лѣтъ, съ 19 февр. 1855 г. по 19 февр. 1880 года.

А 5 5/63

К. Н. ПОСЬЕТЪ

Министръ Путей Сообщенія.

1874—1888.

Тип. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

Unexpected

XVI.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія при генералъ-адъютантѣ, адмиралѣ К. Н. Посьетѣ.

Генералъ-адъютантъ К. Н. Посьетъ. — Измѣненія въ центральныхъ учрежденіяхъ Министерства при К. Н. Посьетѣ. — Организація учебной части. — Преобразованіе Совѣта Министерства. — Предположенія о преобразованіи мѣстныхъ учрежденій Министерства. — Измѣненія въ организаціи Округовъ Путей Сообщенія. — Возобновленіе постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны. — Учрежденіе Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. — Комиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. — Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. — Учрежденіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. — Предположенія о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги. — Мѣры воспособленія судоходству. — Навигаціонно-описная Комиссія. — Постройка новыхъ каналовъ. — Работы въ портахъ и организація портоваго дѣла. — Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ. — Законъ 8 апрѣля 1883 года о передачѣ шоссейныхъ дорогъ въ завѣдываніе земствъ. — Учрежденіе Инвалиднаго Дома Императора Александра II для желѣзнодорожныхъ служащихъ.

10 іюля 1874 года послѣдовало назначеніе на постъ Министра Путей Сообщенія генералъ-адъютанта, адмирала Константина Николаевича Посьета. До этого назначенія долгая служба адмирала Посьета была посвящена флоту. Ему принадлежитъ нѣсколько спеціальныхъ сочиненій, высоко цѣнимыхъ моряками, какъ, напримѣръ, «Вооруженіе военныхъ судовъ».

Въ 1855 г., состоя при адмиралѣ Путятинѣ, посланномъ въ Японію для заключенія торговаго трактата, К. Н. Посьетъ принималъ участіе въ переговорахъ, предшествовавшихъ заключенію трактата, которое состоялось 26 января того-же года въ Симодѣ.

Въ 1858 г. капитанъ 1-го ранга Посьетъ былъ избранъ Государемъ въ воспитатели Великаго Князя Алексѣя

Александровича и совершилъ съ Великимъ Княземъ рядъ поѣздокъ и плаваній. Своимъ просвѣщеннымъ руководствомъ въ дѣлѣ воспитанія Великаго Князя К. Н. Посьетъ вполнѣ оправдалъ Высочайшее довѣріе. Его неутомимой дѣятельности обязано своимъ широкимъ распространеніемъ и достигнутыми результатами Общество спасанія на водахъ. Адмиралъ К. Н. Посьетъ понынѣ состоитъ предсѣдателемъ общества [1]).

За время управленія Министерствомъ адмирала Посьета въ центральныхъ учрежденіяхъ его были произведены нѣкоторыя частныя измѣненія. Такъ, въ 1875 г. былъ упраздненъ Совѣщательный комитетъ. Затѣмъ, по всеподданѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, 28 февраля 1880 года, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на переименованіе Департамента Общихъ Дѣлъ въ Канцелярію Министра Путей Сообщенія, безъ дополнительныхъ къ штатамъ Департамента ассигнованій и съ оставленіемъ за этою Канцеляріею обязанностей и правъ бывшихъ до 1871 г. Канцеляріи Министра и Штаба Корпуса Путей Сообщенія. Основаніемъ для такого переименованія послужили, какъ указано во всеподданнѣйшемъ докладѣ, «неудобство и даже невозможность замѣны Канцеляріи и Штаба Департаментомъ, ибо сей послѣдній, бывъ поставленъ въ одинаковыя съ остальными Департаментами условія, долженъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ инспекторскимъ органомъ управленія, состоящимъ непосредственно при Министрѣ, передающимъ его приказанія прочимъ Департаментамъ и слѣдящимъ за ихъ исполненіемъ, т. е. онъ долженъ соединять въ себѣ несовмѣстимыя положенія». Тогда-же получилъ окончательную организацію и Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія. 27-го мая 1876 года Министромъ было испрошено Высочайшее повелѣніе о порученіи Статистическому Отдѣлу издавать, въ замѣнъ Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, спеціальный Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, въ который бы входили не однѣ желѣзныя дороги, но и прочіе пути со-

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло Д-та Общ. Дѣлъ № 327, 1874 г.

общенія, состоящіе въ вѣдѣніи Министерства. Въ 1881 году въ составъ Статистическаго Отдѣла включенъ отдѣлъ картографическій; на который было возложено составленіе и изданіе карты путей сообщенія, а также изданіе подробныхъ плановъ рѣкъ, по изслѣдованіямъ описныхъ партій Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній. Въ томъ же году, 1 іюля, была дана Министромъ инструкція Статистическому Отдѣлу, окончательно опредѣлившая кругъ его дѣятельности, какъ по собиранію, разработкѣ и изданію статистическихъ свѣдѣній о путяхъ сообщенія, такъ и по изданію карты этихъ путей, плановъ изслѣдованныхъ рѣкъ и т. п. картографическихъ матеріаловъ Министерства Путей Сообщенія.

Къ этому времени обнаружилась также необходимость учрежденія особаго спеціальнаго органа для завѣдыванія учебною частью Министерства. Число техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ возростало. До 1886 г. были открыты технической училища: Бологовское, Борисоглѣбское, Варшавское, Виленское, Воронежское, Гомельское, Донецкое, Калужское, Кіевское, Кременчугское, Люблинское, Михайловское (въ Тифлисѣ), Московское, Пензенское, Ростовское, Ревельское, Тульское и нѣкоторыя другія. Кромѣ этихъ учебныхъ заведеній, въ вѣдѣніи Министерства состояли Лепельская кондукторская школа и Вышневолоцкое училище кондукторовъ. Дѣлопроизводство по всѣмъ желѣзнодорожнымъ училищамъ лежало до 1871 г. на Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, а впослѣдствіи—на Департаментѣ Общихъ Дѣлъ (съ 1880 г. Канцелярія Министра Путей Сообщенія). Возбуждавшіеся по этому дѣлопроизводству спеціальные вопросы, требовавшіе обсужденія въ коллегіальномъ порядкѣ, вносились на разсмотрѣніе съ 1871 по 1875 гг. въ Совѣщательный Комитетъ Министерства, а съ 1875 по 1877 гг.—въ особую комиссію по школамъ Министерства, учрежденную приказомъ Министра Путей Сообщенія 15 апрѣля 1875 г. Обсужденіе болѣе важныхъ вопросовъ по учебно-воспитательной части желѣзнодорожныхъ техническихъ училищъ возлагалось на временныя комиссіи, съѣзды преподавателей, начальниковъ и правительственныхъ наблюда-

телей этихъ училищъ и въ 1882 г.—на особое совѣщаніе съ участіемъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ. Для этой-же цѣли приглашались разновременно постороннія лица, знакомыя съ учебно-воспитательными вопросами.

Неудобство такого положенія учебнаго дѣла въ вѣдомствѣ побудило генералъ-адъютанта Посьета учредить для этого особый Учебный отдѣлъ. Высочайшее соизволеніе на устройство этого отдѣла въ видѣ временной мѣры послѣдовало по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 29 іюня 1882 г. [1]). Затѣмъ Государственный Совѣтъ въ Соединенныхъ Департаментахъ и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министра Путей Сообщенія о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, Высочайше утвержденнымъ 7 апрѣля 1886 года мнѣніемъ, между прочимъ, положилъ: «учредить въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Учебный Отдѣлъ и Инспекцію для завѣдыванія по ближайшимъ указаніямъ Министра состоящими въ вѣдомствѣ названнаго Министерства учебными заведеніями». При отдѣлѣ образованъ Учебный Комитетъ, изъ 8 членовъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Управляющаго Отдѣломъ, для разсмотрѣнія разныхъ вопросовъ, возникающихъ по учебной части. На содержаніе училищъ назначенъ особый фондъ, который составился изъ поверстнаго сбора въ 15 рублей изъ валоваго дохода желѣзнодорожныхъ обществъ и который тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ переданъ въ Министерство Путей Сообщенія.

Въ 1884 году 6 іюля состоялось Высочайшее повелѣніе о преобразованіи Совѣта Министерства. Соотвѣтственно двумъ главнымъ родамъ дѣятельности Министерства — административной и строительно—эксплоатаціонной, Совѣтъ Министерства при этомъ преобразованіи былъ раздѣленъ на два отдѣла: Административный и Технической. Предсѣдателемъ Совѣта являлся Министръ, а членами: Товарищъ Министра, штатные члены и члены отъ другихъ вѣдомствъ, по соглашенію съ подлежащими Министер-

---

[1]) Арх. М. П. С. дѣло Канц. М-ра, № 20, 1882 г.

ствами, утверждаемому Высочайшею властью, Директоры Департаментовъ и Канцеляріи Министра и Предсѣдатель Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ эти мѣры усиленія центральныхъ учрежденій новыми органами управленія вызывались быстрымъ развитіемъ и расширеніемъ круга дѣятельности вѣдомства. При этихъ условіяхъ признавалась необходимость преобразованія также и мѣстныхъ учрежденій путей сообщенія — округовъ, существовавшихъ почти въ неизмѣнномъ видѣ съ 1843 года.

Въ виду крайней ограниченности назначенныхъ штатами 1843 года окладовъ содержанія въ округахъ путей сообщенія, Министру Путей Сообщенія, Высочайше утвержденнымъ 20 мая 1875 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, было предоставлено: а) дѣлать въ дѣйствующихъ штатахъ и въ существующемъ распредѣленіи обязанностей мѣстныхъ управленій вѣдомства Путей Сообщенія тѣ измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ, не учреждая, однако, новыхъ должностей и не выходя изъ общей, назначенной по дѣйствующимъ штатамъ суммы, и б) чиновниковъ, которые окажутся излишними, увольнять на общемъ для остающихся за штатомъ основаніи, а освобождающіяся отъ упраздненія или сокращенія должностей денежныя средства обращать на производство оставляемымъ на службѣ лицамъ добавокъ къ штату ихъ содержанія, наблюдая, чтобы добавки эти не превышали, для начальниковъ округовъ, ихъ помощниковъ, членовъ общаго присутствія правленій округовъ, начальниковъ отдѣленій правленія и начальниковъ отдѣленія округа — 40%, для помощниковъ начальниковъ отдѣленій и всѣхъ остальныхъ чиновъ — 60% получаемыхъ ими постоянныхъ штатныхъ окладовъ, кромѣ разъѣздныхъ денегъ.

Въ маѣ 1877 года Министромъ Путей Сообщенія генералъ-адъютантомъ Посьетомъ внесенъ былъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта проектъ преобразованія мѣстнаго управленія Министерства Путей Сообщенія. Основною мыслью проекта было предположеніе соединить въ Окружныхъ правленіяхъ завѣдываніе водяными и шоссейными путями съ надзо-

ромъ за желѣзными дорогами. При обсужденіи этого представленія, Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи, призналъ, что необходимыя для правильнаго, быстраго и удобнаго сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ мѣропріятія тогда только могутъ имѣть надлежащій успѣхъ, когда мѣстные органы надзора за сими дорогами будутъ всецѣло посвящать свою дѣятельность наблюденію за состояніемъ рельсовыхъ путей, и что для этого необходимо поставить ихъ самостоятельно и отдѣльно въ ряду мѣстныхъ управленій Министерства Путей Сообщенія, съ тѣмъ, чтобы сношенія этихъ органовъ съ центральными учрежденіями Министерства могли совершаться быстро, не встрѣчая никакихъ препятствій въ ненужныхъ промежуточныхъ инстанціяхъ. Поэтому Государственный Совѣтъ полагалъ при преобразованіи мѣстныхъ управленій Министерства Путей Сообщенія не соединять въ Окружныхъ правленіяхъ надзора за желѣзными дорогами съ завѣдываніемъ шоссейными и водяными сообщеніями. Мнѣніе это удостоилось Высочайшаго утвержденія, а самый проектъ положенія, въ іюнѣ 1879 года, былъ возвращенъ въ Министерство Путей Сообщенія для пересоставленія.

Въ виду выяснившейся необходимости въ организаціи правильнаго судоходно-полицейскаго надзора на водяныхъ путяхъ сообщенія, по всеподданнѣйшему докладу 24 іюня 1875 г., Высочайше предоставлено Министру Путей Сообщенія учреждать, въ видѣ опыта, должности инспекторовъ судоходства на рѣкахъ и водяныхъ системахъ, гдѣ встрѣтится въ томъ надобность, а по мѣрѣ изготовленія для инспекціи пароходовъ и паровыхъ барказовъ, назначать для командованія ими опытныхъ офицеровъ морскаго вѣдомства, съ предоставленіемъ имъ правъ помощниковъ инспекторовъ судоходства и съ подчиненіемъ инспекцій начальникамъ округовъ. Потребный на содержаніе судоходныхъ инспекцій расходъ разрѣшено было относить на остатки отъ суммъ, назначаемыхъ на содержаніе округовъ путей сообщенія и ассигнуемыхъ на работы по водянымъ сообщеніямъ, на содержаніе паровыхъ судовъ и вообще на улучшеніе водяныхъ сообщеній.

Первый опытъ измѣненія, на приведенныхъ основаніяхъ, штатовъ 1843 г. произведенъ былъ въ штатѣ VII (Могилевскаго) округа. При этомъ помощникъ начальника округа сдѣланъ вмѣстѣ съ тѣмъ и инспекторомъ шоссейныхъ дорогъ, а изъ двухъ членовъ общаго присутствія должность одного поручена инспектору судоходства. Изъ трехъ начальниковъ отдѣленій въ округѣ и помощниковъ ихъ оставленъ только одинъ начальникъ отдѣленія по водянымъ сообщеніямъ. Завѣдываніе водяными дистанціями, гдѣ есть техническія сооруженія [1]), поручено помощникамъ инспектора изъ инженеровъ, а на естественныхъ водныхъ путяхъ надзоръ за судоходствомъ возложенъ на помощниковъ инспектора изъ морскихъ офицеровъ. Начальники шоссейныхъ дистанцій подчинены непосредственному вѣдѣнію окружнаго правленія. При такомъ преобразованіи VII округа представилась возможность сократить число служащихъ и увеличить размѣръ содержанія наличныхъ чиновниковъ, не требуя особаго кредита сверхъ суммы, ассигнованной по штату этого округа. Вмѣстѣ съ тѣмъ оклады всѣхъ вообще чиновниковъ назначены въ круглыхъ цифрахъ по должностямъ, а не по чинамъ.

Объ этихъ измѣненіяхъ доведено было Министромъ Путей Сообщенія, 15 августа 1878 г., до Высочайшаго свѣдѣнія и, за послѣдовавшимъ по тому же всеподданнѣйшему докладу Высочайшимъ соизволеніемъ, приступлено къ измѣненію по образцу VII округа штатовъ прочихъ округовъ путей сообщенія, кромѣ VIII, Кавказскаго, находившагося въ непосредственномъ вѣдѣніи Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго Кавказскою арміею.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 12 февраля 1881 г. получили Высочайшее одобреніе составленныя имъ предположенія объ упраздненіи VI округа путей сообщенія, съ распредѣленіемъ подвѣдомственнаго ему района путей между сосѣдними округами,

---

[1]) По всеподданнѣйшему докладу 22 апрѣля 1870 г. Министру Путей Сообщенія Высочайше предоставлено назначать на должности начальниковъ судоходныхъ дистанцій гражданскихъ чиновниковъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда на должностяхъ этихъ не требуются техническія познанія.

и о примѣненіи къ остальнымъ округамъ, за исключеніемъ Кавказскаго и Варшавскаго, произведенныхъ въ 1878 г. по VII округу измѣненій [1]). 9 мая того же 1881 г. Министромъ Путей Сообщенія были утверждены штаты и росписанія восьми округовъ путей сообщенія. Съ этого времени округа начали именоваться не въ счетномъ порядкѣ, а по мѣсту нахожденія окружныхъ правленій. Такимъ образомъ округамъ были присвоены названія: 1-му — С.-Петербургскаго, 2-му — Вытегорскаго, 3-му — Вышневолоцкаго, 4-му — Московскаго, 5-му — Казанскаго, 7-му — Могилевскаго, 9-му — Ковенскаго, 10-му — Кіевскаго, 11-му — Варшавскаго.

Что же касается Кавказскаго округа, то управленіе имъ, по Высочайше утвержденному 27 января 1868 г. положенію, до 1883 г. было подчинено Главнокомандовавшему Кавказскою арміею. Въ 1883 г., при преобразованіи, по Высочайше утвержденному 26 апрѣля мнѣнію Государственнаго Совѣта, Управленія Кавказскаго края, завѣдываніе дорожными сооруженіями въ немъ передано Министерству Путей Сообщенія, и Кавказскій округъ п. с. вошелъ въ общую систему округовъ въ Имперіи. Затѣмъ, по Высочайше утвержденному 9 іюня 1887 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, послѣдовали нѣкоторыя измѣненія въ вышеупомянутомъ положеніи 1868 г. объ управленіи путями сообщенія на Кавказѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ Высочайше утвержденъ штатъ Кавказскаго округа п. с.

Сущность произведеннаго преобразованія въ округахъ заключалась въ упраздненіи должностей начальниковъ отдѣленій на шоссейныхъ дорогахъ, въ значительномъ сокращеніи числа начальниковъ шоссейныхъ дистанцій, а равно въ уменьшеніи числа начальниковъ судоходныхъ дистанцій, съ уменьшеніемъ участковъ рѣкъ, находящихся въ ихъ завѣдываніи. Послѣдняя мѣра обусловливалась учрежденіемъ, съ Высочайшаго соизволенія 24 іюня 1875 года, на рѣкахъ и водяныхъ системахъ должностей инспекторовъ судоходства, на которыхъ возложены обязанности, отчасти тождественныя съ лежащими по закону на начальникахъ судоходныхъ дистанцій.

---

[1]) Вмѣстѣ съ тѣмъ было упразднено и управленіе Московскими водопроводами.

Ко времени назначенія генералъ-адъютанта Посьета Министромъ Путей Сообщенія состояло желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, 15.573 верстъ.

Въ 1875 г. состоялось Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ о постройкѣ средней части Донецкой желѣзной дороги, въ силу котораго изъ числа заявившихъ желаніе принять на себя постройку этой дороги положено допустить къ соисканію только предпринимателей, выбранныхъ по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Въ то время установилось мнѣніе о невыгодности сооруженія и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства. Послѣдствіемъ этого было полное прекращеніе непосредственнаго участія казны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ теченіе десятилѣтія (до 1880 г.), пока неудовлетворительное хозяйство большинства желѣзнодорожныхъ обществъ не обратило на себя вниманія и не принудило Правительство возвратиться къ системѣ казенной постройки желѣзныхъ дорогъ. Поэтому вопросъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Правительства былъ выдѣленъ изъ вѣдѣнія Департамента Желѣзныхъ Дорогъ и для сооруженія Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ было образовано, согласно Высочайше утвержденному 20 февраля 1881 г. положенію Комитета Министровъ, особое Временное Управленіе. Что же касается эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, то изъ числа существовавшихъ обществъ не болѣе шести находились въ то время въ такомъ состояніи, что давали акціонерамъ, сверхъ гарантированнаго дохода, дивидендъ; большинство же обременяло Государственное казначейство требованіемъ гарантіи почти въ полномъ размѣрѣ, а нѣкоторыя не имѣли даже достаточныхъ средствъ для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ. Такимъ образомъ желѣзнодорожныя общества, существуя исключительно на счетъ казны, представляли собою ненормальное явленіе, съ одной стороны — безконтрольнаго расходованія казенныхъ денегъ, а съ другой—частнаго управленія, не побуждаемаго къ улучшенію личнымъ интересомъ. Поэтому, одновременно съ рѣшеніемъ строить

проектированныя желѣзныя дороги непосредственнымъ распоряженіемъ казны, признано было необходимымъ приступить къ постепенному принятію въ казенное завѣдываніе нѣкоторыхъ линій, переходъ которыхъ въ руки Правительства не былъ сопряженъ, въ виду ихъ финансоваго положенія, съ большими денежными затратами. 27 марта того же года, по положенію Комитета Министровъ, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о принятіи Харьково-Николаевской желѣзной дороги въ завѣдываніе казны. Одновременно съ этимъ Министерство Путей Сообщенія приступило къ выработкѣ правилъ эксплоатаціи дорогъ казною.

Выработанный проектъ организаціи управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ внесенъ 6 сентября 1882 г. Министромъ Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ. Проектъ этотъ Высочайше утвержденъ по положенію Комитета 15 октября того же года. На основаніи этого положенія Временное Управленіе по сооруженію Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ было переименовано во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и 25 октября 1882 г. вступило въ завѣдываніе эксплоатаціею Харьково-Николаевской, Ливенской узкоколейной и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ.

Въ маѣ 1882 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе приступить немедленно къ сооруженію Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги. Признавъ, во исполненіе сего, необходимымъ, на случай предоставленія этого предпріятія частному обществу и для достиженія возможнаго пониженія строительной цѣны дороги, назначить конкурсъ между заявившими желаніе принять на себя осуществленіе проектированной линіи, Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, предъявилъ четверымъ соискателямъ выработанныя въ Министерствѣ Путей Сообщенія техническія условія и нормальную (безъ обозначенія цѣнъ) разцѣночную вѣдомость на сооруженіе Екатеринбурго-Тюменской линіи.

По обсужденіи предложеній соискателей, генералъ-адъютантъ Посьетъ представилъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, причемъ высказалъ свои сооб-

раженія о невыгодности сооруженія желѣзныхъ дорогъ частными обществами. Въ числѣ доводовъ въ пользу частныхъ предпріятій, по отзыву генералъ-адъютанта Посьета, самымъ существеннымъ, повидимому, представляется тотъ, что интересы акціонеровъ непосредственно зависятъ отъ прочнаго и экономнаго сооруженія дороги. Но соображеніе это, если и оправдывается на практикѣ, то лишь по отношенію къ акціонернымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, представляющимъ надежды на такую доходность, при которой акціонеры будутъ видѣть прямой и близкій интересъ въ хорошихъ хозяйственныхъ условіяхъ для скорѣйшаго полученія дивиденда. Опытъ всѣхъ прочихъ дорогъ, составляющихъ большинство, не подтверждаетъ этого довода. Акціонеры гарантированныхъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, имѣя обезпеченный доходъ на акціи въ теченіе извѣстнаго или всего срока владѣнія дорогою, мало заинтересованы въ увеличеніи доходности предпріятія.

Такое положеніе дѣла вызываетъ стремленіе къ возможно дешевому исполненію работъ, съ цѣлью полученія возможно большихъ остатковъ, которые достигали значительныхъ размѣровъ и поступали въ собственность строителей, не снимая съ казны обязательства уплачивать въ теченіе всего срока концессіи гарантію, исчисленную на весь основной капиталъ, хотя часть его, какъ выше объяснено, вовсе не была вложена въ предпріятіе.

По мѣрѣ выясненія отдѣльныхъ цѣнъ, утверждаемыя Правительствомъ строительныя цѣны значительно понизились и явилось опасеніе, чтобы предприниматели, лишенные возможности имѣть большія сбереженія отъ строительнаго капитала, не искали этихъ сбереженій въ ущербъ качества строительныхъ матеріаловъ и прочности самой постройки. Опасеніе это было тѣмъ болѣе основательно, что Правительство ограничивалось только надзоромъ за дѣйствіями общества чрезъ посредство Правительственной инспекціи и не имѣло права распоряжаться дѣлами предпріятія. Въ виду очевидныхъ недостатковъ частнаго сооруженія дорогъ, Министръ Путей Сообщенія полагалъ немедленно приступить къ постройкѣ Екатеринбурго-Тюмен-

ской линіи непосредственнымъ распоряженіемъ казны. Это заключеніе ген.-адъютанта Посьета было одобрено Высочайше утвержденнымъ 17 декабря 1882 года положеніемъ Комитета Министровъ. Съ этого времени начинается періодъ систематическаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ средствами Правительства. Первыми желѣзными дорогами, построенными непосредственнымъ распоряженіемъ казны, были: Екатерининская и Баскунчакская, затѣмъ Полѣсскія, Екатеринбурго-Тюменская, Самаро-Уфимская и Уфа-Челябинская.

Неопредѣленность взаимныхъ отношеній желѣзнодорожныхъ обществъ къ казнѣ и публикѣ, истекающая изъ неясности уставовъ обществъ по отношенію ихъ правъ и обязанностей, порождали неудовольствія и нареканія на желѣзнодорожные порядки. Въ то же время безпорядки эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ ложились тяжелымъ бременемъ на Государственное казначейство, вызывая напрасныя со стороны казны приплаты, которыя являлись послѣдствіемъ несоотвѣтствія интересовъ желѣзнодорожныхъ обществъ интересамъ общегосударственнымъ. Такое неудовлетворительное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла вызвало рѣшеніе Правительства подробно изслѣдовать его причины. Съ этою цѣлью, по представленію Министра Путей Сообщенія 22 іюля 1876 г., послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи особой Высшей Комиссіи, подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго Совѣта генералъ-адъютанта графа Э. Т. Баранова, «для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», въ отношеніи къ интересамъ хозяйственнымъ, промышленнымъ, торговымъ и стратегическимъ. Программа занятій Комиссіи, выработанная Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, была удостоена Высочайшаго одобренія и состояла въ слѣдующемъ [1]):

1) Въ какой мѣрѣ открытая для движенія сѣть желѣзныхъ дорогъ (паровыхъ) въ Имперіи отвѣчаетъ экономическимъ, политическимъ и стратегическимъ потребностямъ государства;

---

[1]) Труды Выс. учр. Ком. для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, т. I.

2) если не отвѣчаетъ, то въ чемъ именно заключается неудовлетворительное ихъ состояніе;

3) причины этого неудовлетворительнаго состоянія;

4) мѣры, потребныя къ приведенію эксплоатируемыхъ дорогъ въ положеніе, соотвѣтствующее потребностямъ торговымъ, промышленнымъ, административнымъ и стратегическимъ;

5) какія необходимы преобразованія въ системѣ управленія открытыхъ уже для эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ со стороны желѣзнодорожныхъ компаній;

6) въ какой мѣрѣ нуженъ правительственный контроль за хозяйственностью распоряженій желѣзнодорожныхъ компаній;

7) въ какой мѣрѣ слѣдуетъ считать открытыя для эксплоатаціи желѣзныя дороги состоятельными въ финансовомъ отношеніи;

8) въ чьемъ вѣдѣніи должна быть желѣзнодорожная полиція и каковъ долженъ быть составъ ея;

9) какими мѣропріятіями слѣдуетъ усилить правительственное вліяніе на эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ;

10) удовлетворяетъ ли интересамъ Правительства, частныхъ лицъ и желѣзнодорожныхъ предпринимателей нынѣ практикуемый порядокъ административнаго и судебнаго разбора правонарушеній, возникающихъ на желѣзныхъ дорогахъ;

11) не слѣдуетъ ли въ законодательномъ порядкѣ пополнить Уставъ путей сообщенія (XII т. Св. Зак.) внесеніемъ въ оный законовъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Примѣчаніе. Не менѣе важнымъ представляется и пересмотръ подлежащихъ статей I ч. X т. Св. Зак. Гражд.

12) Достаточно ли полны и цѣлесообразны выработанные за послѣднее время нормальные уставы желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ составъ Комиссіи по Высочайшему повелѣнію были назначены слѣдующіе представители разныхъ вѣдомствъ: отъ Втораго Отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи — статсъ-секретарь тайный совѣтникъ Брунъ, отъ Министерства Путей Сообщенія — инженеры

тайный совѣтникъ баронъ Шернваль и дѣйствительный статскій совѣтникъ Саловъ, отъ Министерства Финансовъ—тайный совѣтникъ Кобеко и дѣйствительный статскій совѣтникъ Ермаковъ, отъ Государственнаго Контроля—тайный совѣтникъ Филипповъ, отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ—тайный совѣтникъ баронъ Веліо[1]) и тайный совѣтникъ Маковъ, отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ—тайный совѣтникъ баронъ Медемъ[2]), отъ Министерства Юстиціи—коллежскій совѣтникъ Кони[3]), отъ Военнаго Министерства—Свиты Его Величества генералъ-маіоръ Анненковъ (на него же было возложено управленіе дѣлами Комиссіи).

Впослѣдствіи, съ Высочайшаго соизволенія, въ составъ Комиссіи былъ назначенъ директоръ Департамента земледѣлія и сельской промышленности Министерства Государственныхъ Имуществъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Вешняковъ[4]).

Кромѣ названныхъ лицъ въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ Комиссіи участвовали, по особому приглашенію, лица, спеціально знакомыя съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ въ Россіи вообще или съ нѣкоторыми отраслями его въ частности: инженеръ тайный совѣтникъ Журавскій, дѣйствительные статскіе совѣтники Кенигъ, Фалевичъ, Градовскій и Янсонъ, полковникъ генеральнаго штаба Головинъ, членъ правленія Кіево-Брестской дороги Фельдманъ, ревизоръ при Главномъ обществѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ Перль и горный инженеръ коллежскій совѣтникъ Скальковскій.

Обширная и сложная задача всестороннe изслѣдовать желѣзнодорожное дѣло, возложенная на Комиссію, требовала и особыхъ пріемовъ ея выполненія. Для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла на мѣстахъ были учреждены особыя подкомиссіи, пользовавшіяся въ соотвѣтствующемъ районѣ всѣми правами высшей Комиссіи. Комиссія собирала также свѣдѣнія, черезъ наши заграничныя посольства, о

---

[1]) Нынѣ членъ Госуд. Совѣта.
[2]) Нынѣ сенаторъ.
[3]) Нынѣ сенаторъ.
[4]) Нынѣ членъ Госуд. Совѣта.

состояніи иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ. Руководствуясь всѣми добытыми данными, Комиссія приступила къ законодательной работѣ, которая закончилась 12 іюня 1885 г. изданіемъ Высочайше утвержденнаго «Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» и «Положенія о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ» [1]) при Министерствѣ Путей Сообщенія. Совѣтъ этотъ составляется изъ членовъ отъ всѣхъ соприкасающихся съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ отдѣльныхъ частей государственнаго управленія и изъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, мануфактурной, горнозаводской и земледѣльческой промышленности.

Въ числѣ значительныхъ работъ въ области желѣзнодорожнаго дѣла за время управленія генералъ-адъютанта Посьета вѣдомствомъ путей сообщенія особое мѣсто занимаетъ проектъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги. Вопросъ объ этомъ возникъ въ Россіи вскорѣ послѣ постройки первыхъ желѣзныхъ дорогъ. Обсужденіе же его высшими правительственными учрежденіями относится къ началу семидесятыхъ годовъ, когда Императору Александру II благоугодно было выразить Высочайшую волю Свою о необходимости довести сѣть желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи до границы Сибири, для проведенія въ будущемъ желѣзныхъ дорогъ въ самой Сибири.

Во исполненіе такой Высочайшей воли, генералъ-адъютантъ Посьетъ, послѣ произведенныхъ въ 1871—1873 гг. изысканій, внесъ 2 мая 1875 г. въ Комитетъ Министровъ представленіе о тѣхъ направленіяхъ, въ коихъ возможно соединеніе существовавшей сѣти желѣзныхъ дорогъ съ Ураломъ, для дальнѣйшаго проведенія желѣзныхъ дорогъ въ Сибири. 19-го декабря 1875 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе избраннаго Комитетомъ Министровъ направленія,—южнаго, отъ Нижняго-Новгорода на Казань и Екатеринбургъ. Но ближайшія изслѣдованія и окончательныя подробныя изысканія привели къ убѣжденію о большихъ затрудненіяхъ, которыя должны встрѣтиться при постройкѣ

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. М-ра № 26, 1885 г.

дорогъ по утвержденному направленію, при слишкомъ большой стоимости постройки. Выяснившіяся затрудненія, вмѣстѣ съ развитіемъ нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ къ востоку, породили сомнѣніе въ цѣлесообразности избраннаго направленія. Это привело къ цѣлому ряду правительственныхъ изслѣдованій и соображеній, имѣвшихъ цѣлью изысканіе наилучшаго пути для соединенія общей сѣти желѣзныхъ дорогъ съ Сибирью и для проведенія желѣзныхъ дорогъ въ самой Сибири.

Въ 1882 г., по пересмотрѣ проекта 1875 г., состоялось Высочайшее повелѣніе Министру Путей Сообщенія о внесеніи въ Комитетъ Министровъ новаго проекта, который и былъ внесенъ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ въ 1884 году. Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ представленіе Министра Путей Сообщенія, нашелъ, что указаніе въ то время наилучшаго магистральнаго пути въ предѣлахъ Сибири, по недостатку данныхъ, невозможно и преждевременно. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ Министровъ призналъ правильнымъ, не приступая къ постройкѣ дороги отъ Нижняго на Казань, при имѣніи на это средствъ, разрѣшить постройку распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія линіи отъ Самары на Уфу до Златоуста, а оттуда до одного изъ пунктовъ уже строившейся Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги, находя, что постройка дороги до Челябинска предрѣшала бы вопросъ о направленіи магистральнаго рельсоваго пути въ предѣлахъ Сибири.

Состоявшееся въ этомъ смыслѣ положеніе Комитета Министровъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 6 января 1885 г.

Въ 1886 г. по Высочайшему повелѣнію разсматривался въ особомъ совѣщаніи Министровъ вопросъ о сооруженіи Забайкальской желѣзной дороги. Вслѣдствіе ходатайствъ о сооруженіи нѣкоторыхъ Сибирскихъ линій, по заключенію особаго совѣщанія, подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Абазы, 7 іюня 1887 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе произвести новыя изысканія. Эти изысканія производились весьма дѣятельно по направленіямъ отъ Томска до Иркутска и далѣе до западнаго берега

озера Байкала, отъ восточнаго берега Байкала до Стрѣтенска, отъ Владивостока вдоль Уссури до Графской пристани, а также была предпринята рекогносцировка въ обходъ озера Байкалъ.

Въ первый періодъ усиленнаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ, которыя привлекали къ себѣ все вниманіе Правительства, водные пути считались утратившими свое значеніе и заботы объ ихъ улучшеніи отступили на второй планъ. Между тѣмъ развитіе внутренняго судоходства одновременно съ ростомъ желѣзнодорожной сѣти доказываетъ, что и въ Россіи, хотя здѣсь водные пути недоступны для судоходства въ теченіе 4—6 зимнихъ мѣсяцевъ, они тѣмъ не менѣе имѣютъ преимущество передъ желѣзными дорогами по дешевизнѣ доставки и по способности пропускать несравненно большую массу грузовъ.

Одною изъ первыхъ заботъ генералъ-адъютанта Посьета была организація подробнаго и всесторонняго изученія нашихъ водныхъ путей. Для этого была учреждена Навигаціонно-описная комиссія, на обязанности которой лежало изслѣдованіе и изученіе бассейновъ нашихъ главныхъ рѣкъ. Для обезпеченія безопасности судоходства были введены обстановка перекатовъ и другихъ затруднительныхъ мѣстъ предостерегательными знаками и освѣщеніе на рѣкахъ.

Наконецъ, съ Высочайшаго соизволенія, учреждены мѣстные и центральные съѣзды представителей судоходнаго промысла. Мѣстные съѣзды были созываемы въ 1875—1877 гг. въ Архангельскѣ, Великомъ Устюгѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Тифлисѣ, Кіевѣ, Новгородѣ, Ригѣ, Минскѣ, Москвѣ и Ростовѣ-на-Дону. Въ программу занятій Съѣздовъ вносились вопросы, касающіеся какъ мѣстныхъ нуждъ, такъ и общихъ потребностей всѣхъ водныхъ путей. Для разрѣшенія нѣкоторыхъ общихъ вопросовъ въ 1878 г. былъ созванъ центральный судоходный съѣздъ въ С.-Петербургѣ. На съѣздъ этотъ были приглашены лица, заинтересованныя въ судоходствѣ, т. е. какъ владѣльцы судовъ, такъ и представители пароходныхъ обществъ.

Съѣздомъ были указаны главнѣйшія затрудненія, существующія на водныхъ путяхъ, и заявлено ходатайство о

скорѣйшемъ и полномъ ихъ устраненіи. Кромѣ того были разсмотрѣны вопросы объ улучшеніи типа судовъ, о мѣрахъ для примѣненія на водахъ пароваго двигателя, объ употребленіи на паровыхъ судахъ минеральнаго топлива, объ улучшеніи пристаней и проч.

Одновременно съ принятіемъ общихъ мѣръ по улучшенію содержанія внутреннихъ водныхъ путей, исполнены были нѣкоторыя значительныя гидротехническія работы. Замѣчательнѣйшими изъ нихъ надо считать сооруженіе новыхъ каналовъ: Императора Александра III, Императрицы Маріи Ѳеодоровны, проведенныхъ параллельно старымъ каналамъ Свирскому и Сясьскому, и постройку новаго Маріинскаго канала. Первые два канала открыты 16 іюня 1883 г., а послѣдній — 7 іюля 1886 г. Кромѣ того было приступлено къ устройству соединительнаго канала между рр. Обью и Енисеемъ. Одновременно съ этимъ производились дѣятельныя работы по улучшенію на всѣхъ значительныхъ водныхъ путяхъ.

Генералъ-адъютантъ Посьетъ обратилъ серьезное вниманіе на состояніе въ Россіи портоваго дѣла, которое обязано ему своимъ устройствомъ.

Неудовлетворительное въ началѣ 80-хъ годовъ состояніе торговыхъ портовъ, обусловленное отчасти отсутствіемъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія общаго плана дѣйствій по улучшенію портовъ, побудило Министра Посьета всеподданнѣйше представить, 1 іюля 1883 г., на Высочайшее благоусмотрѣніе особую записку съ изложеніемъ современнаго положенія портоваго дѣла въ Россіи. Въ этой запискѣ были приведены предположенія о постепенномъ, сообразно съ ихъ экономическимъ значеніемъ, систематическомъ устройствѣ существующихъ и созданіи новыхъ портовъ.

Упомянутая записка удостоилась Высочайшаго одобренія, въ виду чего генералъ-адъютантомъ Посьетомъ были представлены въ Государственный Совѣтъ предположенія о приступѣ одновременно къ работамъ по улучшенію наиболѣе важныхъ для торговли портовъ. Вслѣдствіе этого представленія въ смѣту 1885 г. было внесено 6.315.588 рублей на новыя работы въ портахъ.

Ассигнованіе такихъ обширныхъ кредитовъ настолько увеличило работу центральнаго управленія по наблюденію за производствомъ портовыхъ работъ, что явилась необходимость либо значительно увеличить личный составъ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, до сего вѣдавшій постройку коммерческихъ портовъ, либо создать въ составѣ Министерства Путей Сообщенія особый новый органъ для помянутой отрасли управленія.

Какъ выше сказано, въ 1874 г. въ Министерствѣ было образовано Временное Управленіе по устройству С.-Петербургскаго Морскаго канала. Работы по устройству Морскаго канала, привозной гавани и пристани желѣзной дороги окончились въ 1884 г., и 15 мая 1885 г., въ Высочайшемъ присутствіи, состоялось торжество открытія канала.

Успѣшное веденіе дѣла и выгодные для казны результаты, достигнутые названнымъ Управленіемъ, побудили Министра войти 12 мая 1885 г. въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ учрежденіи, въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, особаго Временнаго Управленія по устройству коммерческихъ портовъ. Временное Управленіе предполагалось поставить на ряду съ Департаментами Министерства, и личный составъ его долженъ былъ состоять изъ опредѣляемаго Высочайшею властью предсѣдателя и семи членовъ, назначаемыхъ властью Министра: четырехъ отъ Министерства Путей Сообщенія и по одному отъ Министерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Морскаго. Послѣдніе трое назначались по соглашенію съ подлежащими Министрами. Для дѣлопроизводства предполагались управляющій дѣлами, два дѣлопроизводителя и три помощника для части административно-хозяйственной; для техническихъ же занятій — два старшихъ и три младшихъ инженера.

Представленный проектъ не могъ быть разсмотрѣнъ весною 1885 года, а потому генералъ-адъютантъ Посьетъ ходатайствовалъ объ учрежденіи особой Комиссіи о коммерческихъ портахъ, въ видѣ временной мѣры. 12 іюня того же года ему было Высочайше предоставлено образовать подобную комиссію, на что въ распоряженіе Ми-

нистра Путей Сообщенія было отпущено 27.000 руб. На счетъ этой суммы 1 іюля 1885 года была образована Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ, причемъ съ нею было соединено и Временное Управленіе по устройству Морскаго канала.

На устройство Либавскаго порта до 1884 года было израсходовано около 2.000.000 р. и въ 1885 г. назначено еще 5 милліоновъ рублей. Равнымъ образомъ было обращено вниманіе на Рижскій, Ревельскій, Виндавскій, Перновскій порты и устроенъ подходъ къ порту въ Архангельскѣ. Въ 1874 г. Министръ посѣтилъ южные порты, результатомъ чего явился цѣлый рядъ капитальныхъ работъ въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей.

Постройка шоссейныхъ дорогъ къ этому времени, въ особенности внутри Имперіи, значительно ослабѣла, что объясняется тѣмъ второстепеннымъ значеніемъ, которое получили шоссейныя дороги съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ. Высочайше утвержденнымъ 8 апрѣля 1883 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, шоссейныя дороги, состоящія въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія были раздѣлены на два разряда: 1) шоссе общегосударственнаго значенія, подлежащія непосредственному завѣдыванію Министерства, и къ которымъ отнесены всѣ шоссейныя дороги, пролегающія въ мѣстностяхъ по лѣвую сторону Западной Двины и по правую сторону Днѣпра, и сверхъ того шоссе Московско-Брестское и Кіевское; шоссе Псково-Рижское, окрестныя Петербурга и побережныя въ Крыму; эти шоссе могутъ быть передаваемы въ временное завѣдываніе земствъ, съ назначеніемъ пособія отъ казны на ихъ содержаніе, и 2) шоссе мѣстнаго значенія, къ которомъ причисляются всѣ остальныя шоссейныя дороги и которыя должны быть передаваемы въ земства и городскія управленія безъ особой платы отъ казны на ихъ содержаніе.

Съ 1874 года въ Кіевскомъ Округѣ построено было 194 верстъ шоссейныхъ путей на средства казны, большею частью на Крымскомъ полуостровѣ. Въ районѣ Кавказскаго Округа построено почти 1.000 верстъ шоссе. Затѣмъ было приступлено къ сооруженію въ Привислинскомъ краѣ

Г. Е. ПАУКЕРЪ

Министръ Путей Сообщенія.

1888—1889.

ТИПЪ. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

А. Я. фонъ ГЮББЕНЕТЪ

Министръ Путей Сообщенія.

1889—1892.

ТИПЪ. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. МѢЩ. 19.

27 стратегическихъ шоссе. Шоссе эти, кромѣ военнаго значенія, имѣютъ и экономическое, служа подъѣздными путями къ станціямъ пересѣкаемыхъ ими рельсовыхъ путей.

Ко времени управленія генералъ-адъютанта Посьета относится также учрежденіе Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II. Домъ этотъ былъ учрежденъ въ память двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II и предназначенъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ способность къ труду вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ или преклоннаго возраста.

Мысль о созданіи Инвалиднаго Дома возникла на IX Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ. По ходатайству Съѣзда, съ Высочайшаго соизволенія, было приступлено къ осуществленію этого предположенія съ 1 января 1880 года. На основаніи устава Инвалиднаго Дома, Высочайше утвержденнаго 1 октября 1882 г. по положенію Комитета Министровъ, инвалидныя убѣжища или отдѣленія устраиваются и содержатся на счетъ инвалиднаго желѣзнодорожнаго капитала, составляемаго изъ ежегодныхъ, начиная съ 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ частныхъ, такъ и правительственныхъ, въ размѣрѣ пяти рублей съ версты колеи главнаго пути открытыхъ для общественнаго пользованія желѣзныхъ дорогъ, а также изъ особыхъ на этотъ предметъ пожертвованій. Предѣльная цифра инвалиднаго капитала не указана уставомъ и своевременное опредѣленіе его предоставлено соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ по ходатайству о томъ Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Завѣдываніе дѣлами Инвалиднаго Дома возложено на особый Комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ отъ семи желѣзнодорожныхъ правленій, избираемыхъ Общимъ Съѣздомъ на три года. При веденіи дѣлъ Комитетъ руководствуется особыми инструкціями, утверждаемыми Общимъ Съѣздомъ, и отчитывается во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ предъ этимъ послѣднимъ. Только штаты и смѣты на устрой-

ство и содержаніе отдѣленій представляются на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія. При Министрѣ Путей Сообщенія генералъ-адъютантѣ Посьетѣ были учреждены два отдѣленія: Московское, въ 20 верстахъ отъ города Можайска и станціи Бородино Московско-Брестской желѣзной дороги, открытое 30 августа 1886 года, и Западное или Влодавское, открытое 30 августа 1888 года, въ 6 верстахъ отъ города Влодавы и станціи того же имени Брестъ-Холмской желѣзной дороги.

XVII.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ періодъ 1889 — 1894 гг.

Генералъ-лейтенантъ Г. Е. Паукеръ.— Статсъ-секретарь А. Я. ф.-Гюббенетъ.— Приступъ къ постройкѣ великой Сибирской желѣзной дороги.— Дѣйствительный статскій совѣтникъ С. Ю. Витте.— Гофмейстеръ А. К. Кривошеинъ.— Преобразованія въ учрежденіяхъ Министерства въ теченіи періода 1889 — 1894 гг.— Передача тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе Министерства финансовъ, преобразованіе Совѣта Министерства и учрежденіе Инженернаго Совѣта.— Учрежденіе Главной Инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній. — Съѣзды Русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ. — Главная Заводская Инспекція. — Преобразованіе Инспекціи желѣзныхъ дорогъ. — Измѣненія въ Округахъ. — Учрежденіе Николаевскаго Имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги общежитія студентовъ Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I. — Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Генералъ-адъютантъ Посьетъ оставилъ постъ Министра Путей Сообщенія въ концѣ 1888 года, и 7 ноября того же года на эту должность былъ назначенъ членъ Военнаго Совѣта, инженеръ генералъ-лейтенантъ Германъ Егоровичъ Паукеръ.

Генералъ Паукеръ былъ Министромъ Путей Сообщенія очень недолгое время. Онъ умеръ въ началѣ слѣдующаго 1889 года. 30 марта Временно Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ назначенъ тайный совѣтникъ статсъ-секретарь Адольфъ Яковлевичъ фонъ-Гюббенетъ, утвержденный въ этой должности 9 апрѣля того-же года.

Ко времени дѣятельности статсъ-секретаря фонъ-Гюббенета, какъ Министра Путей Сообщенія, относится окончательное разрѣшеніе вопроса о постройкѣ великаго Сибир-

скаго желѣзнодорожнаго пути. Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ подробное представленіе Министра Путей Сообщенія по этому вопросу, въ засѣданіи 12 февраля 1891 г. полагалъ, прежде всего, разрѣшить постройку конечнаго участка Сибирской желѣзной дороги отъ Владивостока до станціи Графской (385 вер.) и высказался единогласно за настоятельную необходимость осуществленія сплошной Сибирской транзитной желѣзнодорожной линіи.

Журналъ Комитета удостоился Высочайшаго утвержденія 15 февраля того же года.

17-го марта 1891 г. послѣдовалъ Высочайшій рескриптъ на Имя Наслѣдника Цесаревича нижеслѣдующаго содержанія:

«*Ваше Императорское Высочество!*

Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить обильными дарами природы сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую Волю Мою, по вступленіи Вами вновь на Русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе, въ Владивостокѣ, закладки разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, Уссурійскаго участка великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго Мною сего истинно народнаго дѣла да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношеніе Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи.

Призывая благословеніе Господне на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи, пребываю искренно Васъ любящій

Александръ».

Въ 19 день мая 1891 г. во Владивостокѣ Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно царствующій Государь

С. Ю. ВИТТЕ.

Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія.

1892.

Типъ. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

А. К. КРИВОШЕИНЪ

Министръ Путей Сообщенія.

1892—1894.

тип. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

Императоръ Лично заложилъ первый камень великаго Сибирскаго пути.

17 января 1892 г. статсъ-секретарь фонъ - Гюббенетъ былъ Всемилостивѣйше уволенъ, по болѣзни, отъ управленія Министерствомъ и назначенъ членомъ Государственнаго Совѣта. 15 февраля того же года во временное управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія вступилъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Сергѣй Юльевичъ Витте.

За назначеніемъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника Витте Министромъ Финансовъ, Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ назначенъ 30 августа 1892 г. гофмейстеръ Высочайшаго Двора Аполлонъ Константиновичъ Кривошеинъ, бывшій Министромъ Путей Сообщенія до 16 декабря 1894 года.

За этотъ періодъ времени (1889—1894) центральныя и мѣстныя учрежденія вѣдомства подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ и дополненіямъ.

Въ ноябрѣ 1888 года Государю Императору благоугодно было выразить бывшему въ то время Министромъ Путей Сообщенія инженеръ генералъ-лейтенанту Паукеру Высочайшую волю, чтобы тарифное дѣло было всецѣло передано въ Министерство Финансовъ. При этомъ, однако, въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія остались: а) установленіе и соблюденіе порядка перевозки пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, вытекающія изъ примѣненій какъ ст. 8, 9, 10 и 12 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и тѣхъ частей его, которыя касаются условій перевозки вообще, и б) обязанности по разработкѣ общихъ мѣропріятій по тарифной части, предположенія по коимъ Министерствомъ Финансовъ будутъ препровождаться на заключеніе Министерства Путей Сообщенія. Въ виду этого Тарифный Отдѣлъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ былъ нѣсколько сокращенъ и вмѣстѣ съ тѣмъ переименованъ въ Отдѣлъ условій перевозокъ.

Въ 1892 г., по всеподданнѣйшему докладу Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія дѣйствительнаго статскаго совѣтника Витте, послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ упраздненіи Техническаго Отдѣла Совѣта Министерства

Путей Сообщенія, а административный переименованъ въ Совѣтъ Министерства, съ примѣненіемъ къ нему общихъ узаконеній о Совѣтахъ другихъ Министерствъ. Кромѣ того, для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и для разсмотрѣнія проектовъ, смѣтъ и техническихъ условій наиболѣе важныхъ сооруженій былъ учрежденъ Инженерный Совѣтъ, въ составѣ предсѣдателя, Директоровъ Департаментовъ Желѣзныхъ Дорогъ и Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, Предсѣдателя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и восьми членовъ. Впослѣдствіи число штатныхъ членовъ, по Высочайшему повелѣнію отъ 5 марта 1893 г., увеличено еще одною должностью сверхштатнаго члена. Сверхъ означенныхъ лицъ, предоставлено Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ Инженерный Совѣтъ по одному представителю отъ ввѣренныхъ имъ вѣдомствъ для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе.

Для дѣлопроизводства Инженернаго Совѣта въ распоряженіе предсѣдателя откомандировано потребное число лицъ изъ состоящихъ по Министерству штатныхъ инженеровъ и другихъ чиновъ.

Въ 1893 году Гофмейстеръ Кривошеинъ, признавъ необходимымъ учрежденіе центральнаго органа для общаго надзора за шоссейными и водяными путями сообщенія, а равно для выясненія на мѣстѣ эксплоатаціонныхъ нуждъ шоссейныхъ и водяныхъ путей, подобно тому, какъ это существуетъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, испросилъ Высочайшее соизволеніе на внесеніе въ Государственный Совѣтъ выработаннаго въ Министерствѣ проекта Положенія о Главной Инспекціи Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній.

Государственный Совѣтъ, разсмотрѣвъ представленный проектъ, и находя неудобнымъ, въ виду предстоящаго въ недалекомъ будущемъ общаго преобразованія всѣхъ центральныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія, утвер-

дить въ законодательномъ порядкѣ представленный на его уваженіе проектъ Положенія и штата, ограничился лишь предоставленіемъ Министру Путей Сообщенія на три года средствъ, необходимыхъ на содержаніе проектированнаго учрежденія, съ тѣмъ, чтобы Министерство Путей Сообщенія, пользуясь присвоеннымъ ему Высочайшимъ повелѣніемъ 31 декабря 1870 года правомъ дѣлать въ штатѣ центральныхъ управленій необходимыя измѣненія, не выходя изъ общей суммы, по штату назначенной, организовало этотъ надзоръ по ближайшему своему усмотрѣнію, впредь до изданія Положенія и штата сего учрежденія.

Сумма, назначенная Государственнымъ Совѣтомъ къ отпуску въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія на содержаніе Главной Инспекціи Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, составляла на 1893 г. 58.300 рублей и на 1894 и 1895 гг. по 100.000 руб. При этомъ Министру предоставлено право, до истеченія трехлѣтія, внести въ законодательномъ порядкѣ проекты Положенія и штата Главной Инспекціи въ связи съ Положеніемъ и штатами всего центральнаго управленія Министерства или тѣхъ частей его, въ коихъ сосредоточивается завѣдываніе шоссейными и водяными путями. Съ учрежденіемъ Главной Инспекціи, лежавшія на Техническомъ Отдѣлѣ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній инспекторскія обязанности были перенесены на означенный новый органъ и вслѣдствіе этого личный составъ Отдѣла сокращенъ на два штатныхъ инженера, получавшихъ изъ штатныхъ суммъ 8.000 рублей, и одного морскаго офицера, получавшаго, по особому Высочайшему разрѣшенію, 4.000 рублей.

Въ 1893 году, въ виду обнаруженной пользы съѣздовъ инженеровъ-гидротехниковъ и дѣятелей судоходства для выясненія нуждъ нашихъ водныхъ путей, Министромъ было испрошено Высочайшее соизволеніе на ежегодный созывъ между 15 и 25 января Съѣзда русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ, на который возлагалось бы выясненіе настоящаго положенія водяныхъ сообщеній, разработка предположеній о мѣрахъ къ ихъ улучшенію и разсмотрѣніе вопросовъ административнаго, экономическаго и хозяйственнаго характера, относящихся до водяныхъ путей.

Для завѣдыванія дѣлами Съѣзда учрежденъ Комитетъ, избираемый Съѣздомъ изъ числа членовъ, проживающихъ въ С.-Петербургѣ, причемъ Предсѣдатель Комитета утверждается въ должности Министромъ, а дѣлопроизводитель избирается Предсѣдателемъ изъ числа членовъ Комитета.

По Высочайше утвержденному 9 января 1890 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ образована Главная Заводская Инспекція Министерства Путей Сообщенія, съ цѣлью надзора за правильнымъ изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей для казенныхъ и частныхъ дорогъ. Согласно приведенному Высочайшему повелѣнію, штатъ Главной Заводской Инспекціи опредѣленъ изъ Главнаго Заводскаго Инспектора, дѣлопроизводителя, запаснаго инспектора и канцелярскихъ чиновниковъ и переписчиковъ, смотря по необходимости. Для непосредственнаго же наблюденія за изготовленіемъ на заводахъ желѣзнодорожныхъ заказовъ образована мѣстная Заводская Инспекція изъ заводскихъ инспекторовъ.

Въ 1892 году преобразована Инспекція желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія. Какъ было изложено выше, Инспекція для наблюденія за правильностью, удобствомъ и безопасностью движенія по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и вообще для надзора за дѣйствіями управленій была образована еще въ 1857 году. Съ того времени въ положеніи объ Инспекціи неоднократно производились, по Высочайшимъ повелѣніямъ, различныя измѣненія и къ 1892 году въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, кромѣ Инспекцій, образуемыхъ для наблюденія за постройкою частныхъ дорогъ и для надзора за эксплоатаціей послѣднихъ, имѣлись особыя лица—Старшіе и Младшіе Инспекторы, причемъ расходы на содержаніе Инспекціи достигали суммы въ 369.900 рублей ежегодно. По воспослѣдованіи Высочайшаго повелѣнія о предоставленіи Управляющимъ частными желѣзными дорогами правъ государственной службы, Министерство Путей Сообщенія получило возможность руководить дѣятельностью казенныхъ и частныхъ желѣз-

ныхъ дорогъ на совершенно одинаковыхъ условіяхъ, и потому въ прежнемъ сложномъ порядкѣ наблюденія за эксплоатаціей дорогъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не представлялось уже надобности. Въ виду сего, по всеподданнѣйшему докладу Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Витте, 16 іюня 1892 года было Высочайше повелѣно образовать Инспекцію въ составѣ Главнаго Инспектора, подчиненнаго непосредственно Министру, и 12 Инспекторовъ, прочихъ же чиновъ какъ центральной, такъ и мѣстныхъ Инспекцій желѣзныхъ дорогъ оставить за штатомъ, на общемъ основаніи.

Главный Инспекторъ по дѣламъ личнаго состава Инспекціи пользуется правами Директора Департамента. Съ цѣлью объединенія дѣйствій органовъ Министерства, ему предоставлено право участія въ Инженерномъ Совѣтѣ по вопросамъ, касающимся желѣзныхъ дорогъ, и въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Для веденія дѣлъ Инспекціи, при Главномъ Инспекторѣ положены два инженера для техническихъ занятій, дѣлопроизводитель съ помощникомъ и канцелярскіе чиновники соотвѣтственно надобности. Всего на содержаніе Инспекціи при новомъ ея устройствѣ расходуется ежегодно по 101.500 рублей.

Округа путей сообщенія съ 1881 года, за нѣкоторыми частными измѣненіями, оставались въ томъ же положеніи до 1 января 1893 г., когда съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 11 декабря 1892 года, были упразднены правленія двухъ округовъ — Вышневолоцкаго и Могилевскаго, а въ штатѣ Варшавскаго округа (существовавшаго съ 1860 г. на особомъ отъ прочихъ округовъ положеніи) введены слѣдующія измѣненія: а) учреждены должности помощника начальника округа и инженеровъ въ распоряженіи правленія; б) упразднены должности начальниковъ шоссейныхъ отдѣленій и одного инспектора шоссе, и в) содержаніе столоначальниковъ и помощниковъ столоначальниковъ въ искусственномъ отдѣленіи правленія сравнено съ содержаніемъ

по этимъ должностямъ въ прочихъ округахъ. Въ 1893-же году разрѣшено, въ видѣ опыта, въ Казанскомъ округѣ путей сообщенія совершенно отдѣлить службу по надзору за судоходствомъ на рѣкѣ Волгѣ отъ надзора техническаго, образовавъ первую изъ инспектора судоходства по всѣмъ рѣкамъ округа, подчиненнаго начальнику округа, и помощниковъ инспекторовъ судоходства (изъ морскихъ офицеровъ), съ подчиненіемъ ихъ инспектору судоходства.

На рѣкахъ Цнѣ, Окѣ, Зушѣ, Москвѣ, Западной Двинѣ и Хопрѣ учреждены судоходныя депутаціи при начальникахъ дистанцій, въ помощь имъ для полицейскаго на водахъ порядка. Для производства строительныхъ работъ и судоходнаго надзора на р. Донѣ учреждены два Комитета—Донскихъ гирлъ и рѣчной Донской Комитетъ. Кромѣ перечисленныхъ учрежденій, разновременно были образуемы, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, отдѣльныя временныя управленія и инспекціи мѣстныхъ работъ.

Къ этому же періоду времени относится учрежденіе при Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I общежитія студентовъ. Предположеніе объ устройствѣ общежитія воизникло въ Министерствѣ Путей Сообщенія во время управленія вѣдомствомъ гофмейстера Кривошеина и по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 16 іюля 1893 г. удостоилось Высочайшаго одобренія. Средствами на сооруженіе общежитія послужили пожертвованія отъ желѣзнодорожныхъ обществъ и частныхъ лицъ, участвующихъ въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Для сооруженія зданія былъ образованъ Временный Строительный Комитетъ, подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника академика архитектуры І. С. Китнера. 18 февраля 1894 г. былъ Высочайше утвержденъ Уставъ общежитія, причемъ общежитію, съ Высочайшаго соизволенія, было присвоено наименованіе: «*Николаевскаго имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги общежитія студентовъ Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I*». Торжественное открытіе и освященіе Николаевскаго общежитія состоялось 1 октября 1895 года.

Послѣднимъ учрежденіемъ въ центральномъ управленіи Министерства Путей Сообщенія по времени своего образованія является Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги. Первоначально завѣдываніе постройкою Сибирской желѣзной дороги было возложено на Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но съ развитіемъ работъ было признано необходимымъ образовать особое учрежденіе, въ которомъ и сосредоточить всю исполнительную часть по выполненію сооруженія.

Согласно Высочайшему повелѣнію 5 іюня 1893 г., Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, состоя подъ главнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія, завѣдываетъ изысканіями и постройкой дороги, снабжаетъ послѣднюю подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями, вѣдаетъ всѣ техническія и хозяйственно-административныя дѣла и разсматриваетъ всѣ вопросы относительно сооруженія дороги, передаваемыя на его обсужденіе другими учрежденіями. Соотвѣтственно сему, Управленію предоставлено право входить въ окончательное соглашеніе съ владѣльцами имуществъ, отчуждаемыхъ подъ дорогу, заключать отъ своего имени, непосредственно или чрезъ мѣстныхъ начальниковъ работъ и другихъ уполномоченныхъ, всякаго рода договоры, а равно измѣнять, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, условленные сроки работъ и поставокъ, если это окажется необходимымъ по ходу работъ. Самое управленіе организовано изъ начальника, его помощника, представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, Канцеляріи, Техническаго и Хозяйственно-Распорядительнаго Отдѣловъ. Для разсмотрѣнія касающихся желѣзной дороги хозяйственныхъ и экономическихъ вопросовъ, а также разцѣночныхъ вѣдомостей по ея сооруженію, при Управленіи образованъ, подъ предсѣдательствомъ начальника, Совѣтъ изъ его помощника и представителя Министерства Финансовъ. Кромѣ того, въ засѣданія Совѣта приглашаются, на правахъ членовъ, Директоры Департамента Желѣзныхъ Дорогъ и Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, представители Государственнаго Контроля и Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и

Морскаго—во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда разсматриваемые вопросы касаются предметовъ вѣдѣнія названныхъ учрежденій. Для разсмотрѣнія же техническихъ вопросовъ, рѣшеніе которыхъ не предоставлено начальникамъ работъ, учреждено Техническое Совѣщаніе изъ Предсѣдателя — начальника Управленія и членовъ—начальниковъ Техническаго и Хозяйственно-Распорядительнаго Отдѣловъ Управленія. Рѣшенія Совѣщанія или вступаютъ въ окончательную силу или, по нѣкоторымъ вопрасамъ, указаннымъ въ особомъ Наказѣ Министра Путей Сообщенія, представляются на его разсмотрѣніе. При разсмотрѣніи наиболѣе важныхъ техническихъ вопросовъ, въ Совѣщаніе могутъ быть приглашаемы, по усмотрѣнію Предсѣдателя, лица, спеціально изучившія техническія стороны разсматриваемаго вопроса.

Начальникъ Управленія пользуется правами Директора Департамента и состоитъ членомъ Инженернаго Совѣта. Кромѣ того онъ участвуетъ на правахъ члена во всѣхъ засѣданіяхъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при обсужденіи вопросовъ, касающихся Сибирской желѣзной дороги. Помощникъ Начальника имѣетъ права Вице-Директора и замѣщаетъ начальника во всѣхъ упомянутыхъ учрежденіяхъ въ случаѣ его болѣзни или отсутствія.

Во главѣ перечисленныхъ выше частей Управленія—Техническаго и Хозяйственно-Распорядительнаго Отдѣловъ и Канцеляріи—стоятъ Начальники Отдѣловъ и Правитель Канцеляріи, причемъ послѣдній, вмѣстѣ съ тѣмъ, исполняетъ обязанности Юрисконсульта. Кромѣ означенныхъ должностныхъ лицъ въ Управленіи положены двѣ должности дѣлопроизводителей—одна въ Канцеляріи, другая—въ Хозяйственно-Распорядительномъ Отдѣлѣ, 4 старшихъ и 2 младшихъ инженера для занятій въ Отдѣлахъ и чиновникъ особыхъ порученій, состоящій въ то же время экзекуторомъ Управленія, а для веденія счетоводства и отчетности установлены должности бухгалтера и 2 счетоводовъ. Засимъ при Управленіи состоятъ также чертежники, канцелярскіе чиновники и переписчики.

На содержаніе Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, по Высочайше утвержденному 5 іюня 1893 года штату, было опредѣлено 108.800 руб.

Князь М. И. ХИЛКОВЪ

Министръ Путей Сообщенія.

Тип. А. И. ВИЛЬБОРГЪ С.П.Б. Мѣщ. 19.

XVIII.

Министерство Путей Сообщенія при тайн. сов. князѣ М. И. Хилковѣ.

Князь М. И. Хилковъ.—Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ.—Открытіе переустроенной Маріинской водной системы.—Заботы о водныхъ путяхъ Сибири.—Учрежденіе Томскаго Округа Путей Сообщенія. — Учрежденіе Императорскаго Московскаго Инженернаго Училища. — Протяженіе состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія желѣзныхъ, шоссейныхъ и водныхъ путей, порты и учебныя заведенія.

Высочайшимъ указомъ 4 января 1895 г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія назначенъ дѣйствительный статскій совѣтникъ князь Михаилъ Ивановичъ Хилковъ, и 2 апрѣля того же года утвержденъ въ должности Министра Путей Сообщенія.

Къ этому времени въ непосредственномъ управленіи Правительства сосредоточилась уже обширная сѣть желѣзныхъ дорогъ, къ числу которыхъ принадлежатъ важнѣйшія магистральныя линіи, ведущія изъ центровъ Имперіи къ портамъ и западнымъ границамъ: Николаевская, С.-Петербурго-Варшавская, Юго-Западныя, Либаво-Роменская и др. Кромѣ великой Сибирской желѣзной дороги, средствами и распоряженіемъ казны строятся новыя желѣзныя дороги на окраинахъ государства, къ Самарканду и Карсу и въ сѣверной и западной частяхъ Имперіи. Разрабатываются предположенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на крайнемъ Сѣверѣ и отъ С.-Петербурга къ Востоку. Частныя желѣзнодорожныя сѣти, сосредоточенныя въ рукахъ крупныхъ обществъ, разростаются постройкою новыхъ линій, объ-

щающихъ превратиться въ транзитные пути къ Сѣверному и Балтійскому морямъ, а также къ Востоку черезъ Каспійское море и Среднеазіатскія степи.

За періодъ времени съ 1895 г., необходимо отмѣтить событіе, имѣющаго чрезвычайно важное значеніе для русской промышленности, а именно открытіе обновленной Маріинской системы.

Работы по переустройству этой системы начались въ 1890 году, причемъ имѣлись въ виду слѣдующія цѣли: 1) довести навигаціонную провозоспособность этого воднаго пути до 120 милліоновъ пудовъ, приспособивъ его къ проходу судовъ емкостью до 40.000 пудовъ; 2) удешевить стоимость провоза и 3) обезпечить срочность доставки грузовъ.

Раіонъ производимыхъ работъ охватывалъ 650 верстъ. Въ 1896 году работы были закончены и 15 іюня того же года, въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Владимира Александровича состоялось торжество открытія.

Экономическое значеніе кореннаго улучшенія Маріинской водной системы, помимо удешевленія провоза грузовъ, должно благопріятно отразиться и на нашемъ судостроеніи, давая возможность судамъ прочной конструкціи идти на систему прямо съ нижняго плеса Волги, не перегружаясь въ Рыбинскѣ. Кромѣ того, для землевладѣльцевъ и хлѣботорговцевъ переустройство системы представитъ еще ту выгоду, что благодаря допускаемой системой болѣе прочной конструкціи судовъ, явится возможность возить хлѣбъ въ ссыпную, а слѣдовательно уничтожится расходъ на мѣшки и уменьшится размѣръ уплачиваемыхъ теперь страховыхъ премій.

Маріинскій путь, провозоспособностью въ 120 милліоновъ пудовъ, представляетъ теперь самый удобный и дешевый путь для громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, которыми изобилуютъ Поволжье и Сибирь.

Къ этому же періоду времени относится и учрежденіе Томскаго Округа Путей Сообщенія. Сооруженіе великой Сибирской желѣзной дороги, требующее усилен-

наго подвоза матеріаловъ, необходимыхъ при ея постройкѣ, и увеличившійся въ послѣдніе годы приливъ переселенцевъ въ Сибирь значительно оживили, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже вызвали къ жизни судоходство на многихъ рѣкахъ Западной Сибири, лишенныхъ до сего времени надзора и попеченія со стороны вѣдомства путей сообщенія. Новыя требованія сдѣлали необходимою заботу объ упорядоченіи условій плаванія на рѣкахъ Сибири, введеніемъ на нихъ судоходнаго надзора, а также побудили принять мѣры къ улучшенію ихъ естественныхъ условій для возможно большаго приспособленія ихъ къ нуждамъ судоходства. Улучшаемые водные пути въ будущемъ, по окончаніи постройки Сибирской желѣзной дороги, должны служить естественными подъѣздными путями къ магистральной линіи желѣзной дороги, оживить торговлю и промышленность малонаселенной Сибири, обезпечить колонизацію ея и дать грузы желѣзной дорогѣ. Въ виду этого Высочайше утвержденнымъ 30 іюня 1893 г. положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги учреждено было временное Западно-Сибирское Управленіе внутренними водными путями, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи это Управленіе было утверждено законодательнымъ порядкомъ чрезъ Государственный Совѣтъ и содержалось на общегосударственныя средства, отпускаемыя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія. Одновременно съ учрежденіемъ названнаго временнаго Управленія, Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги были отпущены и необходимыя средства изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги какъ на содержаніе самаго Управленія съ двумя участками его, такъ и на единовременные расходы по улучшенію судоходнаго состоянія рѣкъ Западной Сибири.

Засимъ въ мартѣ 1895 г. послѣдовало Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта объ учрежденіи Томскаго округа Путей Сообщенія и объ утвержденіи штата округа, и 1 іюля 1895 г. этотъ штатъ былъ введенъ въ дѣйствіе. Одновременно съ этимъ упразднены Управленіе Обь-Енисейскимъ водянымъ путемъ и временное Управ-

леніе Западно-Сибирскими водными путями. Водные же пути, состоявшіе въ вѣдѣніи двухъ поименованныхъ управленій, поручены надзору вновь учрежденнаго округа, въ составъ котораго такимъ образомъ вошли: рѣка Обь съ притоками (Ница, Тура, Тоболъ, Иртышъ, Чулымъ и Томь), и Обь-Енисейскій соединительный водный путь. Система эта обнимаетъ 8.328 верстъ естественныхъ рѣкъ, 93 версты шлюзованныхъ рѣкъ и соединительный каналъ, протяженіемъ 7 верстъ, а всего 8.428 верстъ.

Недостатокъ въ инженерахъ для постройки и эксплоатаціи путей сообщенія въ связи съ постоянно возрастающею потребностью въ техникахъ, которой не можетъ удовлетворять одинъ Институтъ инженеровъ путей сообщенія, вызвали необходимость открыть новое высшее учебное заведеніе. Для удовлетворенія этой потребности создано Императорское Московское Инженерное Училище, уставъ котораго удостоился Высочайшаго утвержденія 23 мая 1896 г. Заведеніе это, открытое 14 сентября 1896 года, имѣетъ цѣлью дать вѣдомству инженеровъ-строителей.

Въ настоящее время, по свѣдѣніямъ къ 1 января 1898 г., всего въ Россійской Имперіи имѣется открытыхъ желѣзныхъ дорогъ 40.508 вер., изъ нихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія 36.731 вер., въ вѣдѣніи Военнаго Министерства (Закасп. жел. дор.)—1.415 верстъ и дорогъ Великаго Княжества Финляндскаго — 2.362 верстъ.

Всѣ внутренніе водные пути Россійской Имперіи составляютъ 155.000 верстъ, изъ которыхъ 70.000 верстъ сплавныхъ и 85.000 верстъ судоходныхъ; изъ числа послѣднихъ на 50.000 верстахъ производится пароходство.

За передачей нѣкоторыхъ шоссе въ полное распоряженіе земствъ и городовъ, въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія состоитъ шоссейныхъ дорогъ 13.442 версты и грунтовыхъ дорогъ 1.590 верстъ, а всего 15.032 версты. Изъ этого числа передано во временное завѣдываніе земствъ 2.210 верстъ.

Кромѣ того Министерствомъ Путей Сообщенія въ послѣдніе годы произведены и частью производятся работы въ портахъ: Сѣвернаго океана—Архангельскѣ, Балтійскаго моря—С.-Петербургѣ, Ревелѣ, Ригѣ, Виндавѣ, Либавѣ, Чернаго моря—Одессѣ, Ѳеодосіи, Алупкѣ, Новороссійскѣ, Туапсе, Сочи, Сухумѣ, Поти, Батумѣ и Анапѣ, Азовскаго моря—Геническѣ, Бердянскѣ, Маріуполѣ и Таганрогѣ, Каспійскаго моря—Дербентѣ, Восточнаго океана—Владивостокѣ (производится постройка набережной Управленіемъ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги), а также въ устьяхъ нѣкоторыхъ рѣкъ.

Въ вѣдѣніи Министерства, кромѣ Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I [1]), дѣятельность котораго приняла болѣе широкіе размѣры, въ виду новаго штата Института 1896 г., и вновь открытаго Императорскаго Московскаго Инженернаго училища, состоятъ въ настоящее время 34 желѣзнодорожныхъ училища, Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія и Нижегородское рѣчное училище.

Всѣ эти учебныя заведенія, предназначенныя для подготовленія техниковъ къ службѣ на путяхъ сообщенія, имѣютъ въ своемъ составѣ болѣе 3.000 человѣкъ учащихся и выпускаютъ ежегодно около 700 молодыхъ людей съ законченнымъ спеціальнымъ образованіемъ.

Начиная съ 1869 г., число техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ быстро возростаетъ. Послѣдними учреждены новыя училища въ 1894 г., въ г. Николаевѣ, при Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, и въ г. Красноярскѣ, получившее съ Высочайшаго соизволенія наименованіе «Перваго Сибирскаго техническаго желѣзнодорожнаго училища Императора Николая II». Затѣмъ въ 1895 г. для Сибирской желѣзной дороги открыто второе техническое желѣзнодорожное училище въ г. Хабаровскѣ.

---

[1]) Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія получилъ наименованіе Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I по Высочайшему повелѣнію 12 декабря 1877 года, по случаю исполнившагося столѣтія со дня рожденія Императора Александра I.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія имѣетъ цѣлью подготовленіе кондукторовъ путей сообщенія, ближайшихъ надсмотрщиковъ за исполненіемъ строительныхъ работъ и исправнымъ состояніемъ сооруженій на шоссейныхъ и водяныхъ путяхъ сообщенія. Нижегородское рѣчное училище для подготовки капитановъ пароходовъ, плавающихъ по Волгѣ и ея притокамъ, является единственнымъ въ Россіи училищемъ, предназначеннымъ для образованія техниковъ судоплаванія по внутреннимъ водамъ.

СПИСОКЪ

Высшимъ чинамъ Вѣдомства Путей Сообщенія.

(1797—1898).

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Главные Директоры Водяныхъ Коммуникацій:		
Дѣйств. т. сов. Графъ Яковъ Ефимовичъ Сиверсъ	27 февр. 1797 г.	8 марта 1800 г.
Вице-адмиралъ Графъ Григорій Григорьевичъ Кушелевъ	8 марта 1800 г.	21 авг. 1801 г.
Д. т. с. Графъ Николай Петровичъ Румянцевъ	21 авг. 1801 г.	18 апр. 1809 г.
Главные Директоры Путей Сообщенія:		
Принцъ Георгій Голштейнъ-Ольденбургскій	18 апр. 1809 г.	15 дек. 1812 г.
Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ	15 дек. 1812 г.	30 нояб. 1818 г.
Генералъ-лейтенантъ Августинъ Августиновичъ Бетанкуръ	1 апр. 1819 г.	2 авг. 1822 г.
Главноуправляющій Путями Сообщенія:		
Герцогъ Александръ Виртембергскій	20 сент. 1822 г.	22 іюня 1833 г.
Главноуправляющіе Путями Сообщенія и Публичными Зданіями:		
Ген.-адъюнт. Графъ Карлъ Ѳедоровичъ Толь	1 окт. 1833 г.	23 апр. 1842 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генер.-адъют. графъ Петръ Андреевичъ Клейнмихель	11 авг. 1842 г.	15 окт. 1855 г.
Генер.-адъют. Константинъ Владиміровичъ Чевкинъ	15 окт. 1855 г.	11 окт. 1862 г.
Генералъ-лейтенантъ Павелъ Петровичъ Мельниковъ	11 окт. 1862 г.	16 іюня 1865 г.
Министры Путей Сообщенія:		
Генералъ-лейтенантъ Павелъ Петровичъ Мельниковъ	16 іюня 1865 г.	20 апр. 1869 г.
Свиты Е. В. ген.-м. графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій 2-й	20 апр. 1869 г.	2 сен. 1871 г.
Генералъ-лейтенантъ графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й . .	2 сент. 1871 г.	10 іюля 1874 г.
Генералъ-адъютантъ адмиралъ Константинъ Николаевичъ Посьетъ	10 іюля 1874 г.	7 нояб. 1888 г.
Генералъ-лейтенантъ инж. Германъ Егоровичъ Паукеръ	7 нояб. 1888 г.	29 марта 1889 г.
Тайный совѣтникъ статсъ-секретарь Адольфъ Яковлевичъ фонъ-Гюббенетъ	9 апр. 1889 г.	17 янв. 1892 г.
(Управ.) Дѣйств. статскій совѣтникъ Сергѣй Юльевичъ Витте . .	15 фев. 1892 г.	30 авг. 1892 г.
Гофмейстеръ Высочайшаго Двора Аполлонъ Константиновичъ Кривошеинъ	30 авг. 1892 г.	16 дек. 1894 г.
Тайный совѣтникъ Князь Михаилъ Ивановичъ Хилковъ	4 янв. 1895 г.	
Товарищи Главноуправляющаго:		
Генералъ-лейтенантъ Александръ Петровичъ Девятнинъ	31 окт. 1839 г.	29 окт. 1842 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-лейтенантъ Алексѣй Ивановичъ Рокасовскій	29 окт. 1842 г.	4 мая 1850 г.
Генералъ-маіоръ Эдуардъ Ивановичъ Герстфельдъ	30 іюля 1850 г.	16 іюня 1865 г.
Товарищи Министра:		
Генералъ-лейтенантъ Эдуардъ Ивановичъ Герстфельдъ	16 іюня 1865 г.	4 іюня 1868 г.
Свиты Его Величества ген.-м. графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій 2-й	4 іюня 1868 г.	20 апр. 1869 г.
Свиты Е. В. ген.-м. графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й . .	20 мая 1871 г.	2 сент. 1871 г.
Тайный совѣтникъ Ник. Ник. Селифонтовъ	18 мар. 1872 г.	4 іюня 1880 г. и съ 18 окт. 1885 по 16 апр. 1889 г.
Тайный совѣтникъ Адольфъ Яковлевичъ фонъ-Гюббенетъ	4 іюня 1880 г.	4 янв. 1885 г.
Тайный совѣтникъ Григорій Александровичъ Евреиновъ	16 апр. 1889 г.	6 марта 1892 г.
Тайный совѣтникъ Анатолій Павловичъ Иващенковъ	6 мар. 1892 г.	7 сен. 1892 г.
Генералъ-лейтенантъ Николай Павловичъ Петровъ	21 сент. 1892 г.	
Начальники Управленія.		
Желѣзныхъ дорогъ:		
Ген.-лейт. бар. Андр. Ив. Дельвигъ	15 янв. 1871 г.	20 мая 1871 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Тайный совѣтникъ Канутъ Генриховичъ Шернвалль	4 нояб. 1871 г.	27 янв. 1877 г.
Тайный совѣтникъ Василій Васильевичъ Саловъ	5 іюля 1885 г.	21 апр. 1889 г.
(И. д.) д. ст. сов. Василій Сергѣевичъ Сумароковъ	17 нояб. 1895 г.	6 янв. 1896 г.
Шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній:		
Ген.-маіоръ Князь Алексѣй Петровичъ Щербатовъ	12 янв. 1871 г.	15 нояб. 1872 г.
Члены Департамента Водяныхъ Коммуникацій (1798—1809):		
Ген.-м. Ѳедоръ Ивановичъ Медеръ		
Ген.-м. Ѳедоръ Ивановичъ Герардъ		
Тайный совѣтникъ Иванъ Кондратьевичъ Герардъ		
Инженеръ-генералъ Петръ Корниловичъ фонъ-Сухтеленъ . . .		
Инженеръ-генералъ Як. Як. де-Витте		
Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ		
Генералъ-лейтенантъ Христіанъ Ивановичъ Трузсонъ		
Генералъ-маіоръ Вас. Алексѣевичъ Толстой		
Генералъ-маіоръ Опперманъ . . .		
Статскій совѣтникъ Олсуфьевъ . .		

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Камеръ-юнкеръ Саблуковъ		
Статскій совѣтникъ Вакссль . . .		
Члены Совѣта:		
Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ	20 дек. 1809 г.	23 дек. 1812 г.
Генералъ-лейтенантъ Христ. Иванов. Трузсонъ	20 дек. 1809 г.	14 нояб. 1810 г.
Генералъ-маіоръ Иринархъ Ив. Завалишинъ	20 дек. 1809 г.	14 нояб. 1810 г.
Генералъ-маіоръ Ант. Ивановичъ Герардъ.	14 нояб. 1810 г.	24 мар. 1811 г.
» Левъ Львовичъ Карбоньеръ	24 мар. 1811 г. съ 14 апр. 1820 г. и съ 17 ф. 1823 г.	21 мар. 1818 г. 24 дек. 1821 г. 11 дек. 1824 г.
» Ник. Николаевичъ Леонтьевъ	2 фев. 1814 г.	1 мар. 1820 г.
» Александръ Александровичъ Саблуковъ	4 мар. 1817 г.	20 мая 1823 г.
» Александръ Петров. Вельяшевъ	4 фев. 1819 г.	24 дек. 1821 г.
» Егоръ Карловичъ Сиверсъ	1 сен. 1822 г.	24 дек. 1826 г.
» Александръ Саввичъ Горголи	20 мая 1823 г.	30 янв. 1849 г.
» Степанъ Францевичъ Сеноверъ . .	1 мар. 1820 г.	26 янв. 1824 г.
» Карлъ Ивановичъ Потье	15 апр. 1824 г.	3 окт. 1836 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-лейтенантъ Петръ Петровичъ Базенъ	9 янв. 1829 г.	8 сен. 1834 г.
Генералъ-маіоръ Ант. Ант. Бистромъ	9 янв. 1829 г.	7 мар. 1834 г.
Генералъ-маіоръ Петръ Алексѣевичъ Варенцовъ	23 іюня 1831 г.	14 дек. 1833 г.
Генералъ-лейтенантъ Александръ Петровичъ Девятнинъ	29 окт. 1842 г.	16 янв. 1849 г.
Генералъ-лейтенантъ Иванъ Ивановичъ Цвилингъ	6 дек. 1834 г.	6 сен. 1856 г.
Генералъ-лейтенантъ Андрей Даниловичъ Готманъ	7 октяб. 1834 г.	8 іюля 1865 г.
Генералъ-лейтенантъ Федоръ Ивановичъ Рербергъ	27 апр. 1844 г.	1 іюля 1865 г.
Генералъ-лейтенантъ Алексѣй Ивановичъ Рокасовскій	12 нояб. 1842 г.	4 мая 1850 г.
Генералъ-лейтенантъ Гуго Морисовичъ Дестремъ	26 нояб. 1842 г.	10 нояб. 1855 г.
Генералъ-маіоръ Яковъ Александровичъ Севастьяновъ	23 нояб. 1843 г.	3 февр. 1849 г.
» Мих. Мих. Эспехо	17 іюня 1848 г.	13 нояб. 1852 г.
» Петръ Александровичъ Языковъ . .	3 фев. 1849 г.	19 авг. 1869 г.
» Влад. Тимоф. Повало-Швейковскій .	28 окт. 1849 г.	30 мар. 1850 г.
» инж. Эдуардъ Ив. Герстфельдъ . . .	30 іюля 1850 г.	13 іюня 1868 г.
Тайный совѣтникъ Александръ Егоровичъ Аверкіевъ	11 дек. 1848 г.	31 дек. 1855 г.
Тайный совѣтникъ Игнатій Васильевичъ Безкоровайный	18 фев. 1848 г.	27 нояб. 1877 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-лейтенантъ Петръ Карловичъ Ломновскій	3 мар. 1849 г.	11 нояб. 1861 г.
Дѣйствительный ст. сов. Константинъ Ивановичъ Фишеръ . . .	1 мар. 1850 г.	15 мая 1850 г.
Генералъ-маіоръ Францъ Іосифовичъ Берскій	4 дек. 1852 г.	20 сент. 1855 г.
Генералъ-маіоръ Владиміръ Федоровичъ Энгельгардъ	27 мар. 1855 г.	20 мая 1855 г.
Тайный совѣтникъ Николай Ефимовичъ Заика	8 мар. 1855 г.	15 мая 1860 г.
Генералъ-лейтенантъ Павелъ Петровичъ Мельниковъ	24 янв. 1858 г.	11 окт. 1862 г.
Генералъ-лейтенантъ Станиславъ Валеріановичъ Кербедзъ	24 янв. 1858 г.	9 авг. 1891 г.
Генералъ-маіоръ Павелъ Филипповичъ Четвериковъ	19 мая 1860 г.	16 мая 1868 г.
Генералъ-лейтенантъ Алексѣй Петровичъ Мельниковъ	10 янв. 1863 г.	17 апр. 1868 г.
Свиты Его Величества ген.-м. графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій	4 іюня 1868 г.	20 апр. 1869 г.
Генералъ-лейтенантъ Николай Ивановичъ Богдановичъ	18 апр. 1868 г.	21 іюля 1875 г.
Генералъ-лейтенантъ баронъ Андрей Ивановичъ Дельвигъ	9 янв. 1869 г.	20 мая 1871 г.
Тайный совѣтникъ Иванъ Петровичъ Тарнава-Боричевскій . . .	15 янв. 1870 г.	24 іюня 1887 г.
Свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій	16 окт. 1869 г.	2 сен. 1871 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-маіоръ Николай Ив. Липинъ	8 окт. 1870 г.	3 февр. 1877 г.
Тайный совѣтникъ Иванъ Дмитріевичъ Хмельницкій	1 фев. 1871 г.	14 окт. 1886 г.
Тайный совѣтникъ Сергѣй Сергѣевичъ Бобрищевъ-Пушкинъ . .	9 мар. 1872 г.	31 янв. 1876 г.
Генералъ-маіоръ князь Федоръ Федоровичъ Масальскій	5 янв. 1873 г.	14 окт. 1886 г.
Д. тайн. сов. Николай Александровичъ Персидскій	9 мар. 1872 г.	27 дек. 1882 г.
Генералъ-лейтенантъ Аполлонъ Алексѣевичъ Серебряковъ	30 янв. 1875 г.	25 мар. 1895 г.
Тайн. сов. Влад. Пет. Соболевскій.	23 янв. 1875 г.	20 дек. 1882 г.
Д. ст. сов. Влад. Ив. Граве . . .	30 янв. 1875 г.	13 авг. 1881 г.
Тайн. сов. баронъ Канутъ Генриховичъ Шернваль	27 янв. 1877 г.	11 авг. 1889 г.
Т. с. Дм. Ив. Журавскій	29 апр. 1883 г.	13 окт. 1889 г.
Д. с. с. Иванъ Семеновичъ Кологривовъ	13 іюля 1884 г.	
Д. с. с. Левъ Александровичъ Ераковъ	13 іюля 1884 г.	19 окт. 1885 г.
Д. с. с. Александръ Васильевичъ Барминскій	13 іюля 1884 г.	24 апр. 1893 г.
Д. с. с. Ѳаддей Ивановичъ Венгржиновичъ	20 іюля 1884 г.	
Д. с. с. Александръ Ивановичъ Строгинъ	16 янв. 1887 г.	4 окт. 1887 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Т. с. инж. Иванъ Даниловичъ Буславскій	17 фев. 1889 г.	15 мая 1891 г.
Т. с. Василій Вас. Саловъ	21 апр. 1889 г.	
Т. с. Ник. Осип. Михневичъ . . .	27 дек. 1891 г.	20 авг. 1897 г.
Т. с. Мануилъ Серг. Мухановъ . .	11 дек. 1892 г.	
Камергеръ Двора Е. И. В. Дѣйст. стат. сов. Владиміръ Михайловичъ Дондуковъ-Корсаковъ . .	11 іюня 1893 г.	
Д. с. с. Мих. Ник. Бухаринъ . . .	24 окт. 1894 г.	
Д. с. с. Алек. Ник. Столпаковъ .	4 мая 1895 г.	
Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ:		
Члены:		
Д. т. с. Станиславъ Валеріан. Кербедзь	3 янв. 1886 г.	9 авг. 1891 г.
Т. с. Дм. Ив. Журавскій	3 янв. 1886 г.	13 окт. 1889 г.
Т. с. Василій Вас. Саловъ	14 окт. 1887 г.	11 окт. 1892 г.
Д. с. с. Влад. Мих. Верховскій. . .	21 апр. 1889 г.	
Т. с. Ник. Осиповичъ Михневичъ .	11 окт. 1892 г.	20 авг. 1897 г.
Инженерный Совѣтъ:		
Члены:		
Ген.-лейт. инж. Ник. Пав. Петровъ	7 мая 1892 г.	21 сент. 1892 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Ген.-м. воен. инж. Альфредъ Альфредовичъ фонъ-Вендрихъ . .	12 марта 1893 г.	
Т. с. инж. Вас. Вас. Саловъ . . .	24 апр. 1892 г.	
Д. с. с. инж. Леопольдъ Фридриховичъ Николаи	24 апр. 1892 г.	
Д. с. с. инж. Николай Викторовичъ Бернацкій 4-й	24 апр. 1892 г.	13 мая 1820 г.
Д. с. с. Харлампій Сергѣевичъ Головинъ	1 мая 1892 г.	
Т. с. Іеронимъ Севастьяновичъ Китнеръ	1 мая 1892 г.	
Ген.-м. Алексѣй Романовичъ Шуляченко	1 мая 1892 г.	
Д. с. с. Николай Леонидовичъ Щукинъ	1 мая 1892 г.	
Надв. с. инж. Стан. Ипп. Кербедзь.	6 іюня 1892 г.	
Д. с. с. инж. Дм. Іоак. Андріевскій.	27 іюня 1892 г.	4 мая 1825 г.
(Исп. о.) Д. с. с. инж. Валеріанъ Андреевичъ Титовъ	11 іюля 1892 г.	
(Исп. о.) Колл. ассес. инж.-технол. Ник. Констант. Гофманъ . . .	11 іюля 1892 г.	
(И. об.) Ст. с. Николай Осиповичъ Кульжинскій	6 сент. 1892 г.	
Д. с. с. Николай Аполлоновичъ Бѣлелюбскій	13 ноябр. 1892 г.	
Д. с. с. Михаилъ Львовичъ Лисовскій	8 янв. 1893 г.	

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Т. с. Александръ Францевичъ Красовскій	22 янв. 1893 г.	26 окт. 1895 г.
(И. об.) Т. с. Петръ Петровичъ Михальцевъ	27 окт. 1893 г.	
(И. об.) Кол. сов. Николай Яковлевичъ Прохоровъ	3 ноябр. 1893 г.	
(И. об.) Кол. сов. Михаилъ Петровичъ Феодосьевъ	3 ноябр. 1893 г.	
Д. с. с. инж. Николай Евгр. Ададуровъ	28 окт. 1895 г.	
(И. об.) кол. сов. Станиславъ Константиновичъ Куницкій	25 ноябр. 1897 г.	
(И. об.) с. с. Константинъ Ивановичъ Шестаковъ.	22 дек. 1897 г.	
Департаментъ Путей Сообщенія.		
Директоры:		
(Управляющій) кол. сов. Александръ Пав. Хрущовъ	31 мая 1820 г.	28 окт. 1822 г.
Дѣйств. с. с. Петръ Бонифатьевичъ Борейша	28 окт. 1822 г.	26 янв. 1834 г.
Ген.-лейт. Ив. Ив. Цвилингъ . . .	26 янв. 1834 г.	6 дек. 1834 г.
Ген.-маіоръ Александръ Петровичъ Девятнинъ	6 дек. 1834 г.	31 окт. 1839 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Первый Департаментъ.		
Директоръ:		
Генералъ-маіоръ Алексѣй Ивановичъ Рокасовскій	8 дек. 1839 г.	29 окт. 1842 г.
Второй Департаментъ.		
Директоръ:		
(Исп. д.) Ст. Сов. Владиміровъ . .	8 дек. 1839 г.	29 окт. 1842 г.
Штабъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.		
Начальники:		
Генералъ-маіоръ Петръ Алексѣевичъ Варенцовъ	24 авг. 1829 г.	14 дек. 1833 г.
Генералъ-маіоръ Александръ Ивановичъ Мясоѣдовъ	17 дек. 1833 г.	19 апр. 1853 г.
Генералъ-лейтенантъ Иванъ Григорьевичъ Кривопишинъ	19 апр. 1853 г.	3 февр. 1856 г.
Свиты Его Величества ген.-маіоръ Графъ Бор. Алекс. Перовскій .	27 мар. 1858 г.	16 апр. 1860 г.
(Завѣд. Шт.) генералъ-маіоръ Петръ Федоровичъ Деморъ	16 апр. 1860 г.	31 дек. 1870 г.
Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ.		
Директоры:		
Генер.-лейтенантъ Алексѣй Ивановичъ Рокасовскій	29 окт. 1842 г.	27 апр. 1844 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-лейтенантъ Ѳедоръ Ивановичъ Рербергъ	27 апр. 1844 г.	3 янв. 1859 г.
Генералъ-маіоръ Николай Ивановичъ Богдановичъ	3 янв. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-Директоры:		
Генералъ-маіоръ Петръ Афанасьевичъ Фроловъ	29 окт. 1842 г.	15 дек. 1844 г.
Полковникъ Александръ Викентьевичъ Полонскій	15 дек. 1844 г.	4 дек. 1852 г.
Полковникъ Федоръ Ив. Шембель.	6 дек. 1852 г.	29 апр. 1854 г.
Полковникъ Александръ Ник. Ераковъ	29 апр. 1854 г.	27 дек. 1856 г.
Полковникъ Константинъ Ивановичъ Марченко	27 дек. 1856 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ.		
Директоры:		
Ген.-маіоръ Илларіонъ Михайловичъ Бибиковъ	29 окт. 1842 г.	14 окт. 1843 г.
Д. с. с. Александръ Егор. Аверкіевъ	14 окт. 1843 г.	11 янв. 1848 г.
Д. с. с. Игнатій Вас. Безкоровайный	11 янв. 1848 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-Директоры:		
Полковникъ Александръ Акимовичъ Медвѣдевъ	29 окт. 1842 г.	25 апр. 1846 г.
Полковникъ Степ. Степан. Адамовъ .	9 янв. 1847 г.	17 мар. 1847 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Д. с. с. Александръ Михайловичъ Елчаниновъ	13 авг. 1847 г.	22 дек. 1856 г.
С. с. Ив. Евграф. Егоровъ . . .	22 дек. 1856 г.	1 мая 1857 г.
Д. с. с. Николай Алексѣевичъ Персидскій	30 окт. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Ревизіи Отчетовъ.		
Директоръ:		
Ген.-маіоръ Андрей Алекс. Полѣновъ	4 февр. 1843 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-Директоры:		
Ст. сов. Вас. Алексѣев. Михайловъ	4 февр. 1843 г.	18 іюля 1864 г.
Ст. сов. Ник. Вас. Бабуринъ . . .	18 іюля 1864 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Проектовъ и Смѣтъ.		
Директоры:		
Ген.-Лейт. Гуго Морисовичъ Дестремъ	26 нояб. 1842 г.	10 нояб. 1855 г.
Ген.-маіоръ Павелъ Ив. Палибинъ .	26 нояб. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-Директоры:		
Полк. Алексѣй Ник. Загоскинъ . .	26 нояб. 1842 г.	7 февр. 1846 г.
Ген.-маіоръ Ив. Христ. Кроль . . .	7 февр. 1846 г.	15 сент. 1856 г.
Полк. Пав. Ив. Палибинъ	4 окт. 1856 г.	26 нояб. 1859 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Ген.-маіоръ Вячеславъ Дмитріевичъ Евреиновъ	14 янв. 1860 г.	12 апр. 1862 г.
Полк. Апполинар. Кастан. Красовскій	12 апр. 1862 г.	19 апр. 1863 г.
(Вр. испр. д.) Полк. Эдгардъ Фед. Прескотъ	19 апр. 1863 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Жел. Дорогъ.		
Директоры:		
Д. с. с. Констант. Ив. Фишеръ . .	18 авг. 1842 г.	1 мар. 1850 г.
Д. с. с. Алекс. Вас. Каменскій .	1 мар. 1850 г.	4 іюня 1853 г.
Т. с. Александръ Ег. Аверкіевъ . .	4 іюня 1853 г.	27 дек. 1856 г.
Полк. Як. Ник. Латраверсъ . . .	27 дек. 1856 г.	27 февр. 1859 г.
Ген.-маіоръ Петръ Александр. Языковъ	27 февр. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Ген.-маіоръ Ник. Ив. Липинъ . . .	1 іюля 1865 г.	7 янв. 1871 г.
Т. с. Ив. Дм. Хмельницкій . . .	7 янв. 1871 г.	24 февр. 1877 г.
Т. с. Д. Ив. Журавскій.	24 февр. 1877 г.	6 іюля 1884 г.
Т. с. Вас. Вас. Саловъ	6 іюля 1884 г.	26 апр. 1887 г.
Д. с. с. Ник. Осип. Михневичъ . .	26 апр. 1887 г.	21 апр. 1889 г.
Д. с. с. Влад. Мих. Верховскій . .	29 іюля 1889 г.	27 дек. 1891 г.
Ген.-лейт. Никол. Нав. Петровъ . .	27 дек. 1891 г.	28 мар. 1892 г.
Д. с. с. Вас. Серг. Сумароковъ . .	28 мар. 1892 г.	6 янв. 1896 г.
Д. с. с. Андрей Никол. Горчаковъ .	13 февр. 1896 г.	9 янв. 1898 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Вице-Директоры:		
Ген.-маіоръ Ив. Христ. Кроль . . .	20 авг. 1842 г.	7 февр. 1846 г.
Полк. Як. Ник. Латраверсъ	7 февр. 1846 г.	27 дек. 1856 г.
Полк. Ник. Ив. Липинъ	27 дек. 1856 г.	1 іюля 1865 г.
Полк. Алекс. Никол. Ераковъ . . .	1 іюля 1865 г.	10 іюля 1869 г.
Т. с. Ант. Эман. Никифораки . .	16 апр. 1871 г.	10 февр. 1877 г.
Д. с. с. Алексѣй Бор. Беръ . . .	10 февр. 1877 г.	14 іюня 1879 г.
(Вр. и. д.) С. с. Фаддѣй Ив. Венгржиновичъ	12 окт. 1880 г.	20 іюля 1884 г.
Д. с. с. Александръ Діодор. Масленниковъ	8 іюня 1882 г.	7 іюля 1885 г.
Д. с. с. Ник. Осип. Михневичъ . .	7 іюля 1885 г.	26 апр. 1887 г.
Д. с. с. Стан. Ник. Ястржембскій.	26 мая 1887 г.	
Особенная Канцелярія Главноуправляющаго и съ 1865 г. Министра.		
Правитель Канцеляріи:		
С. с. Ив. Петр. Переславскій . .	13 нояб. 1826 г.	17 авг. 1842 г.
Директоры:		
Д. с. с. Никита Еф. Заика . . .	17 авг. 1842 г. 1 янв. 1856 г.	9 нояб. 1854 г. 15 мая 1860 г.
Д. с. с. Николай Прох. Мицкевичъ	9 нояб. 1854 г.	1 янв. 1856 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Т. с. Ив. Петр. Тарнава-Боричевскій	17 нояб. 1860 г.	15 янв. 1870 г.
Д. с. с. Ив. Дм. Хмельницкій . .	15 янв. 1870 г.	7 янв. 1871 г.
Вице-Директоръ.		
Д. с. с. Ив. Дм. Хмельницкій . . .	1 іюля 1865 г.	15 янв. 1870 г.
Департаментъ Общихъ Дѣлъ и съ 1880 г. Канцелярія Министра.		
Директоры:		
Ген.-маіоръ Алек. Конст. Гейнсъ .	7 янв. 1871 г.	16 янв. 1876 г.
(Испр. д.) Д. с. с. Кн. Влад. Мих. Дондуковъ-Корсаковъ . . .	27 янв. 1876 г.	22 окт. 1876 г.
Д. с. с. Влад. Мих. Жемчужниковъ	22 окт. 1876 г.	30 мая 1882 г.
Т. с. Ѳедоръ Петровичъ Нероновъ.	30 мая 1882 г.	21 апр. 1889 г.
(Управляющій) Т. с. Ник. Осипов. Михневичъ	21 апр. 1889 г.	11 окт. 1892 г.
Т. с. Александръ Серг. Ермоловъ .	11 окт. 1892 г.	
Вице-директоры:		
Д. с. с. Кн. Дондуковъ-Корсаковъ .	17 янв. 1870 г.	27 янв. 1876 г.
Д. с. с. Ѳедоръ Петр. Нероновъ .	27 февр. 1877 г.	30 мая 1882 г.
Д. с. с. Ник. Осипов. Михневичъ .	16 окт. 1882 г.	7 іюля 1885 г.
Д. с. с. Евст. Конст. Игнатовичъ .	7 іюля 1885 г.	2 февр. 1893 г.
Д. с. с. Мих. Дмитр. Дмитріевъ .	1 янв. 1886 г.	1 нояб. 1892 г.

	Время назначенія на должность	Время выбытія изъ должности.
С. с. Никол. Серг. Терскій	1 нояб. 1892 г.	
Надв. сов. Алексѣй Дм. Арбузовъ.	2 февр. 1893 г.	31 авг. 1895 г.
Надв. сов. Александръ Ал. Палтовъ.	30 сент. 1895 г.	
Департаментъ Водяныхъ Сообщеній.		
Директоры:		
Ген.-маіоръ Никол. Иван. Богдановичъ	1 іюля 1865 г.	20 нояб. 1869 г.
(Управляющій) Полк. Владим. Петровичъ Стремоуховъ	1 янв. 1870 г.	1 февр. 1871 г.
Вице-Директоръ:		
Полк. Влад. Петр. Стремоуховъ . .	1 іюля 1865 г.	1 янв. 1870 г.
Департаментъ Сухопутныхъ сообщеній.		
Директоры:		
Ген.-маіоръ Вячесл. Дм. Евреиновъ.	1 іюля 1865 г.	9 дек. 1868 г.
(Вр. Управляющій) подполк. Фед. Анг. Поземковскій	9 дек. 1868 г.	9 апр. 1870 г.
Ген.-маіоръ Фед. Фед. князь Масальскій	9 апр. 1870 г.	7 янв. 1871 г.
Вице-Директоръ.		
Подполк. Фед. Анг. Поземковскій .	1 іюля 1865 г.	9 апр. 1870 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Департаментъ шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній:		
Директоры:		
Завѣд. Департаментомъ Полк. Гр. Ник. Петр. Клейнмихель	1 дек. 1872 г.	25 окт. 1876 г.
Т. с. Петръ Александров. Фадѣевъ.	20 янв. 1877 г.	8 янв. 1893 г.
Д. с. с. Алексѣй Ник. Столпаковъ.	8 янв. 1893 г.	4 мая 1895 г.
Д. с. с. Дм. Іоаким. Андріевскій .	7 мая 1895 г.	
Вице Директоры:		
Полк. Гр. Ник. Петр. Клейнмихель.	31 дек. 1871 г.	1 дек. 1872 г.
Д. с. с. Александръ Авг. Клаусъ .	1 дек. 1872 г.	13 февр. 1877 г.
Д. с. с. Владиміръ Карл. Креберъ.	20 февр. 1877 г.	25 февр. 1890 г.
Д. с. с. Влад. Фед. Зельстремъ . .	25 февр. 1890 г.	1 дек. 1897 г.
Управленіе казенныхъ жел. дорогъ.		
Предсѣдатели:		
Тайн. сов. Баронъ Канутъ Генриховичъ Шерваль	19 февр. 1881 г.	5 іюля 1885 г.
Т. с. Вас. Вас. Саловъ	5 іюля 1885 г.	26 апр. 1887 г.
Д. с. с. Николай Львовичъ Марковъ .	26 апр. 1887 г.	2 дек. 1888 г.
Ген.-лейт. Николай Павл. Петровъ .	2 дек. 1888 г.	24 апр. 1892 г.
Д. с. с. Ник. Евграф. Ададуровъ . .	24 апр. 1892 г.	11 іюня 1893 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Д. с. с. Пав. Петр. Василевскій . .	11 іюня 1893 г.	7 янв. 1897 г.
Д. с. с. Викт. Андр. Мясоѣдовъ-Ивановъ	7 янв. 1897 г.	
Вице-Предсѣдатели:		
Т. с. В. В. Саловъ	23 февр. 1883 г.	5 іюля 1885 г.
Д. с. с. Ник. Львов. Марковъ . .	15 іюля 1886 г.	26 апр. 1887 г.
(И. об.) С. с. Александръ Александровичъ Алехинъ	1 мая 1887 г.	9 мая 1888 г.
(И. об.) Д. с. с. Як. Як. Горбуновъ .	9 мая 1888 г.	28 мар. 1891 г.
С. с. Влад. Ник. Печковскій . . .	10 іюня 1890 г.	23 февр. 1892 г.
Д. с. с. Андрей Никол. Горчаковъ .	31 мар. 1891 г.	23 февр. 1892 г.
Учебный Отдѣлъ.		
Управляющіе:		
Д. с. с. Викторъ Карл. Деллавосъ .	16 авг. 1882 г.	3 авг. 1890 г.
Д. с. с. Ив. Артамон. Тютчевъ . .	7 сент. 1890 г.	10 дек. 1892 г.
Д. с. с. Евг. Ст. Волковъ	10 дек. 1892 г.	
Статистическій Отдѣлъ.		
Начальники:		
Д. с. с. Алексѣй Андріан. Головачевъ.	23 мая 1873 г.	3 іюня 1876 г.
Ген.-лейт. Ив. Фом. Борковскій . .	6 іюня 1876 г.	

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Юрисконсультская часть.		
Юрисконсульты:		
Д. с. с. Ник. Алекс. Персидскій .	1 іюля 1865 г.	28 апр. 1878 г.
Д. с. с. Алекс. Ив. Стронинъ . .	1 мая 1878 г.	4 окт. 1887 г.
Д. с. с. Ив. Серг. Денисьевъ . . .	4 іюля 1888 г.	18 нояб. 1894 г.
Д. с. с. Пав. Викт. Деларовъ . . .	28 нояб. 1894 г.	
Инспекція желѣзныхъ дорогъ.		
Главные Инспекторы:		
Полк. Альфр. Альфр. фонъ-Вендрихъ.	30 іюля 1892 г.	12 мар. 1893 г.
Д. с. с. князь Мих. Ив. Хилковъ .	13 мар. 1893 г.	4 янв. 1895 г.
Д. с. с. Викт. Андр. Мясоѣдовъ-Ивановъ	25 янв. 1895 г.	9 янв. 1898 г.
Д. с. с. Андр. Ник. Горчаковъ . .	9 янв. 1898 г.	
Главная Инспекція шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.		
Главные Инспекторы:		
С. с. Мих. Ник. Бухаринъ	28 мая 1893 г.	24 окт. 1894 г.
(Вр. з.) Д. с. с. Викт. Андреевичъ Мясоѣдовъ-Ивановъ	25 янв. 1895 г.	9 янв. 1898 г.
(Исп. об.) д. ст. сов. Андрей Николаевичъ Горчаковъ	9 янв. 1898 г.	

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.		
Инспекторъ:		
Генералъ-лейт. Августинъ Августин. Бетанкуръ	15 сент. 1809 г.	4 февр. 1824 г.
Директоры:		
Ген.-маіоръ Степ. Фран. Сеноверъ.	13 мар. 1810 г.	26 янв. 1824 г.
Ген.-лейт. Петръ Петр. Базенъ . .	26 янв. 1824 г.	5 сент. 1834 г.
Ген.-лейт. Карлъ Ив. Потье	6 дек. 1834 г.	3 окт. 1836 г.
Ген.-маіоръ Андрей Дан. Готманъ.	9 окт. 1836 г.	15 окт. 1843 г.
Ген.-маіоръ Владим. Фед. Энгельгардъ	15 окт. 1843 г.	27 мар. 1855 г.
Ген.-маіоръ Егоръ Ив. Сивербрикъ.	27 март. 1855 г.	2 нояб. 1861 г.
Т. с. Владим. Петр. Соболевскій . .	2 нояб. 1861 г.	20 дек. 1882 г.
Т. с. Мих. Никол. Герсевановъ . .	10 февр. 1883 г.	

Хронологическая таблица развитія учрежденій Вѣдомства Путей Сообщенія.

1797 годъ.

Главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій.

1798—1809 г.

Департаментъ Водяныхъ Коммуникацій. Экспедиція устроенія дорогъ въ Государствѣ (1800 г.).

1809—1820 г.

Управленіе водяными и сухопутными сообщеніями.

Совѣтъ. Экспедиція Водяныхъ и Сухопутныхъ сообщеній. Округа.

1820—1842 г.

Совѣтъ.

1. Комиссія для ревизіи отчетовъ.
2. Комиссія для разсмотрѣнія плановъ и смѣтъ.
3. Депо картъ и плановъ и мастерскія.

Главное управленіе Путей Сообщенія (и съ 1833 года) *и Публичныхъ Зданій.*

Департаментъ Путей Сообщенія. Съ 1840 г. 1 и 2 Департаменты. Дежурство корпуса инженеровъ путей сообщенія и съ 1829 г. Штабъ корпуса инженеровъ Путей Сообщенія.

Особенная Канцелярія Главноуправляющаго.

1842—1865 г.

Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

Совѣтъ. Штабъ корпуса инженеровъ путей сообщенія и при немъ Аудиторіатъ и Главный медикъ. Особенная канцелярія Главноуправляющаго. Учебный Комитетъ. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ. Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ. Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ. Департаментъ Проектовъ и Смѣтъ и при немъ Депо плановъ и картъ. Департаментъ Ревизіи Отчетовъ.

1865 годъ.

Министерство Путей Сообщенія.

Совѣтъ. Канцелярія Министра. Штабъ корпуса инженеровъ путей сообщенія и при немъ Управленіе Главнаго медика. Департаментъ Желѣзныхъ дорогъ Департаментъ Водяныхъ Сообщеній. Департаментъ Сухопутныхъ Сообщеній. Учебный Комитетъ.

1870 годъ.

Совѣтъ. Департаментъ Общихъ Дѣлъ и съ 1880 г. Канцелярія Министра. Департаментъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній и при немъ Техническо-Инспекторскій Комитетъ. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ и при немъ Техническо-инспекторскій Комитетъ. Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ 1880 г. Совѣщательный Комитетъ (до 1875 г.). Юрисконсультская часть. Инспекція желѣзныхъ дорогъ съ 1892 г. Инспекція шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній съ 1893 г. Статистическій отдѣлъ съ 1873 г. Учебный отдѣлъ съ 1882 г.

СООРУЖЕНІЕ и УЛУЧШЕНІЕ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ и ПОРТОВЪ

въ 1798—1898 гг. *)

Царствованіе Императора Павла Перваго.

1796—1801.

	До 1798 г.	Въ 1798—1801 г.
I. Сооружено судоходныхъ каналовъ, верстъ . . .	108**)	10 (Ст. Сясьскій).
II. Шлюзовано и канализировано рѣкъ, верстъ . .	100***)	—
III. Исполнено новыхъ работъ въ комм. портахъ, число портовъ	—	1 (Одесса).
IV. Имѣлось естественныхъ водн. путей, верстъ около	137.000	137.000
Въ томъ числѣ судоходныхъ, верстъ около	72.000	72.000

---

*) Не считая путей и портовъ В. К. Финляндскаго.

**) Изъ этого числа приходится: на кан. Императора Петра Великаго (Старо-Ладожскій) — 104 версты, на Тверецкій кан. — 3 в. и Цнинскій кан. — 1 в.

***) Въ этомъ числѣ на верхнюю часть р. Тверцы приходится 80 в. и на нижнюю часть р. Цны съ оз. Мстино — 20 в.

СООРУЖЕНІЕ И УЛУЧШЕНІЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ И ПОРТОВЪ ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА ПАВЛА ПЕРВАГО

Примѣчаніе

Судоходные каналы сооруженные

Въ царствование

ИМП. ПАВЛА I

Названіе канала.	Годъ открытія
Екатерины II	1802 г

ОБЪЯСНЕНІЕ къ КАРТАМЪ ЕВР. и АЗ. РОССІИ и УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.

	До царствованія Имп. Павла I	Въ царствованіе Имп. Павла I
Сооружено судоходныхъ каналовъ открыто		
Шлюзовано и канализировано рѣкъ		
Исполнено новыхъ работъ въ кам.ыхъ портахъ	—	◑
Естественный водный путь		
Морскіе бассейны		
Государственная граница 28 Генваря 1793 г.		

Примѣчаніе: Грузія пріобрѣтена въ царств. Имп. Павла I го

Составлена въ Эксп. Отдѣлѣ М-ва Путей Сообщенія.

Картогр зав. А. Ильина СПБ

Карта № 2.

СООРУЖЕНІЕ и УЛУЧШЕНІЕ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ и ПОРТОВЪ

въ 1798—1898 гг. *)

Царствованіе Императора Александра Перваго.

1801—1825.

		До 1802 г.	Въ 1802—1825 гг.
I. Сооружено (открыто).	шоссейныхъ дорогъ, верстъ	—	1.050
	судоходныхъ каналовъ, верстъ .	118	153
II. Шлюзовано и канализировано рѣкъ, верстъ		100	447
III. Исполнено новыхъ работъ въ коммерч. портахъ, число портовъ		1	1
IV. Имѣлось естественныхъ водныхъ путей, верстъ около		137.000	142.000
Въ томъ числѣ судоходныхъ, верстъ около		72.000	75.000

---

*) Не считая путей и портовъ В. К. Финляндскаго.

СООРУЖЕНІЕ И УЛУЧШЕНІЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ И ПОРТОВЪ ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА ПЕРВАГО

ЕВРОПЕЙСКАЯ РОССІЯ.

300 вер. въ дюймѣ.

АЗІАТСКАЯ РОССІЯ.

1000 вер. въ дюймѣ.

Примѣчаніе

Судоходные каналы сооруженные Въ царствование ИМП. АЛЕКСАНДРА I

Названіе Канала	Годъ открытія
1 Сиверсовъ	1804 г.
2 Огинскій	1804
3 Березинскій	1805
4 Маріинскій	1810
5 Им. Александра I (См. Высшій)	1810
6 Тихвинскій	1811
7 Уч Онежскаго (восточн.)	1820

Сверхъ этого

Шлюзованы и канализированы

Огинская сист.	1804 г.
Березинская сист.	1805
Балт. впад. Маріин. сист.	1810
Сѣв. г. Волж. в. сист.	
Тихвин. система	1811

ОБЪЯСНЕНІЕ къ КАРТАМЪ ЕВР. и АЗ. РОССІИ и УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.

	До царствованія Имп. Александра I	Въ царствованіе Имп. Александра I
Сооружено (открыто) Шоссейныхъ дорогъ, М-ва пут. сооб.		
Судоходныхъ каналовъ (См. Примѣчаніе)		
Шлюзованы и канализированы рѣкъ (См. Примѣчаніе)		
Исполнено новыхъ работъ въ ком.ческ портахъ		
Естественный водный путь.		
Морскіе бассейны.		
Государственная граница.		

Бал. Чер. и Аз. Кас. Лодож. к. Бѣл. оз.

Составлена въ Спец. Отдѣлѣ М-ва Путей Сообщенія

Картогр. зав. А. Ильина. С.ПБ.

СООРУЖЕНІЕ и УЛУЧШЕНІЕ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ и ПОРТОВЪ

въ 1798 — 1898 гг. *).

Царствованіе Императора Николая Перваго.

1825—1855.

		До 1826 г.	Въ 1826—1855 гг.
I. Сооружено (открыто)	желѣзныхъ дорогъ, верстъ	—	979
	шоссейныхъ дорогъ, верстъ	1.050	7.982
	судоходныхъ каналовъ, верстъ . .	271	324
II. Шлюзовано и канализировано рѣкъ, верстъ		547	271
III. Исполнено новыхъ работъ въ комм. портахъ, число портовъ .		1	4
IV. Имѣлось естественныхъ водныхъ путей, верстъ около		142.000	142.000
Въ томъ числѣ судоходныхъ, верстъ около		75.000	75.000

---

*) Не считая путей и портовъ В. К. Финляндскаго.

СООРУЖЕНІЕ И УЛУЧШЕНІЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ И ПОРТОВЪ ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ПЕРВАГО

ЕВРОПЕЙСКАЯ РОССІЯ.

300 верстъ въ дюймѣ.

0 150 300

АЗІАТСКАЯ РОССІЯ.

1000 верстъ въ дюймѣ

0 500 1000

Примѣчаніе

Судоходные каналы сооруженные

Въ царствованіе ИМП. НИКОЛАЯ I.

Названіе Канала	Годъ открытія.
1 Г.А. Виртемберг въ	1828 г
2 Вишерскій	1836
3. Августовскій	1837
4 Бѣлозерскій	1846
5. Днѣпр. Бугскій	1848
6 Уч Онежскаго (запад)	1851

Сверхъ того

Шлюзов. и канализировано:

Г.А Виртемб сист въ 1828 г
Уч р. Тосны. — 1837
Южн. Волж в. Жар сист. 1846
Днѣпр Бугский сист. 1848

ОБЪЯСНЕНІЕ къ КАРТАМЪ ЕВР. и АЗ. РОССІИ и УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.

		До царствованія Имп. Николая 1.	Въ царствованіе Имп. Николая 1.
Сооружено (открыто)	Желѣзныхъ дорогъ, общаго пользованія		
	Шоссейныхъ дорогъ, М-ва пут. сооб.		
	Судоходныхъ каналовъ, (См. Примѣчаніе)		
Шлюзовано и каналезировано рѣкъ. (См. Примѣчаніе)			
Исполнено новыхъ работъ въ кам.ыхъ портахъ.			

Естественный водный путь.

Морскіе бассейны — Балт. Черн. и Аз. Каск. Ледов. ок. Т. ок.

Государственныя границы — 28го Февраля 1898 г.

Составлена въ Стат. Отдѣлѣ М-ва Путей Сообщенія.

Картогр зав. А. Ильина. СПБ

СООРУЖЕНІЕ и УЛУЧШЕНІЕ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ и ПОРТОВЪ

въ 1798—1898 гг. *).

Царствованіе Императора Александра Втораго.

1855—1881.

		До 1856 г.	Въ 1856—1881 гг.
I. Сооружено (открыто)	желѣзныхъ дорогъ, верстъ	979	20.283
	шоссейныхъ дорогъ, верстъ	9.032	1.816
	судоходныхъ каналовъ, верстъ .	595	104
II. Шлюзовано и канализировано рѣкъ, верстъ		818	155
III. Исполнено новыхъ работъ въ коммерч. портахъ, число портовъ		4	12
IV. Имѣлось естественныхъ водныхъ путей, верстъ около		142.000	154.000
Въ томъ числѣ судоходныхъ, верстъ около		75.000	84.000

---

*) Не считая путей и портовъ В. К. Финляндскаго.

СООРУЖЕНІЕ И УЛУЧШЕНІЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ И ПОРТОВЪ ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА ВТОРАГО

Карта № 5.

СООРУЖЕНІЕ и УЛУЧШЕНІЕ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ и ПОРТОВЪ

въ 1798 — 1898 гг. *).

Царствованіе Императора Александра Третьяго. 1881 — 1894.

		До 1882 г.	Въ 1882—1894 гг.
I. Сооружено (открыто)	желѣзныхъ дорогъ, верстъ	21.262	11.760**).
	шоссейныхъ дорогъ, верстъ	10.848	2.334
	судоходныхъ каналовъ, верстъ . .	699	69
II. Шлюзовано и канализировано рѣкъ, верстъ		973	148
III. Исполнено новыхъ работъ въ комм. портахъ, число портовъ .		13	21
IV. Имѣлось естественныхъ водныхъ путей, верстъ около		154.000	155.000
Въ томъ числѣ судоходныхъ, верстъ около		84.000	85.000

*) Не считая путей и портовъ В. К. Финляндскаго.

**) Въ этомъ числѣ Закаспійская ж. д. (1.415 *в.*), состоящая въ вѣдѣніи Военнаго Министерства.

СООРУЖЕНІЕ И УЛУЧШЕНІЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ И ПОРТОВЪ ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА ТРЕТЬЯГО

Составлена въ Стат. Отдѣлѣ М-ва Путей Сообщенія.

Картогр. изд. А. Ильина С.П.Б.

Карта № 6.

СООРУЖЕНІЕ и УЛУЧШЕНІЕ
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ и ПОРТОВЪ
въ 1798 — 1898 гг. *).

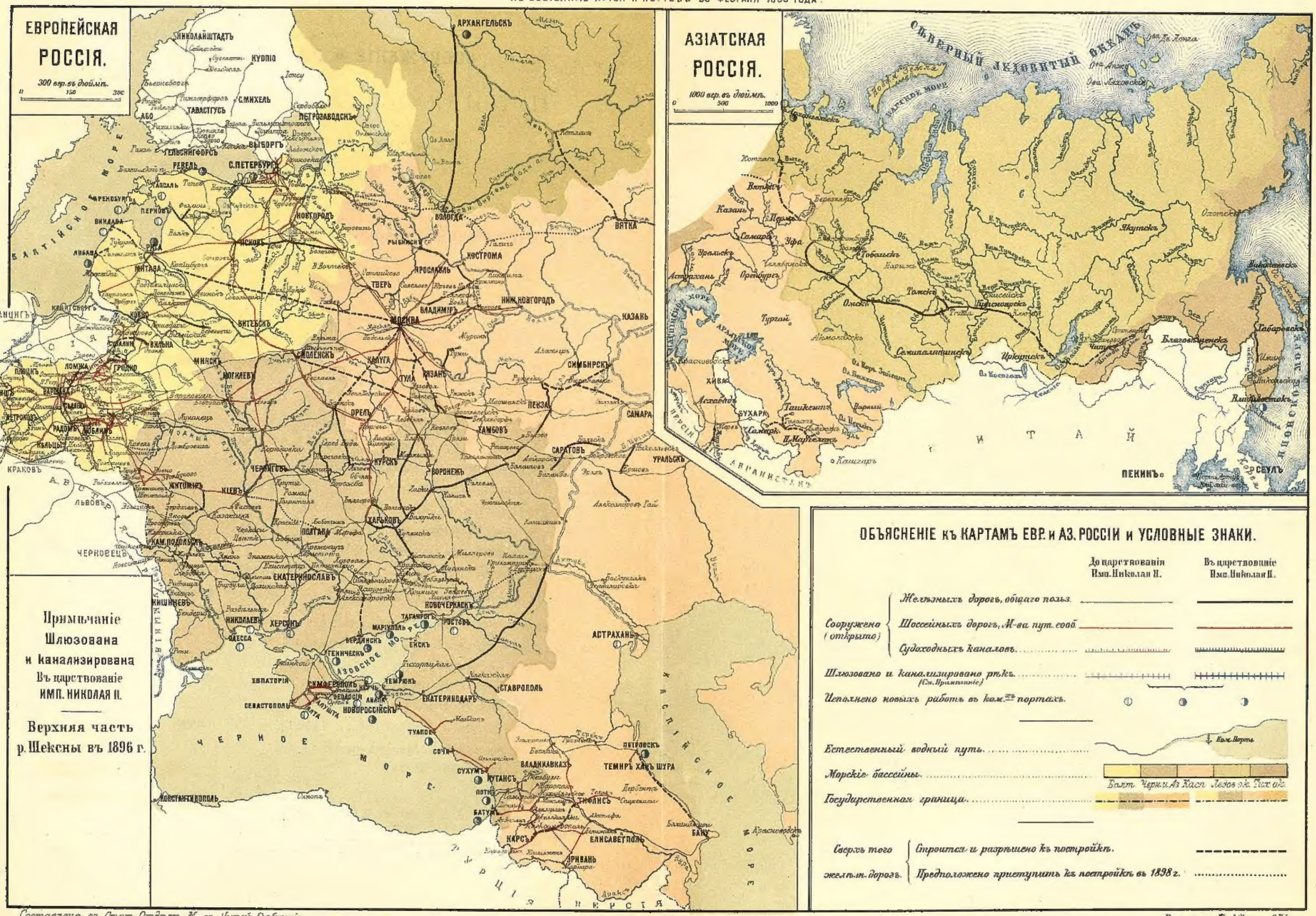
Царствованіе Императора Николая Втораго.

		До 1895 года.	Въ 1895—1898 гг.	Всего къ концу февраля 1898 г.
I. Сооружено (открыто)	желѣзныхъ дорогъ (съ Закасп. 1.415 в.) верстъ	33.022	9.003	42.025**)
	шоссейныхъ дорогъ, верстъ . . .	13.182	810	13.992***)
	судоходныхъ каналовъ, верстъ. .	768	—	768
II. Шлюзовано и канализировано рѣкъ, верстъ		1.121	109	1.230
III. Исполнено новыхъ работъ въ комм. портахъ, число портовъ.		25	18	30
IV. Имѣется естественныхъ водныхъ путей, верстъ		155.000	155.000	155.000
Въ томъ числѣ судоходныхъ, верстъ . .		85.000	85.000	85.000
Сверхъ того, желѣзныхъ дорогъ:				
1) Строится и разрѣшено къ постройкѣ, верстъ (съ уч. Маньч. жур. д. въ пред. Россіи). . . .		—	8.805	8.805
2) Предположено приступить къ постройкѣ въ 1898 г., верстъ (не считая Маньчжурской д. въ предѣлахъ Китая).		—	2.930	2.930

*) Не считая путей и портовъ В. К. Финляндскаго.
**) Въ томъ числѣ открыто для временнаго движенія 2.948 в.
***) Изъ этого числа передано въ полное распоряженіе земствъ и городовъ 550 верстъ. Остальныя 13.442 версты шоссе, состоящихъ въ вѣдѣніи М-ва П. С.

СООРУЖЕНІЕ И УЛУЧШЕНІЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ И ПОРТОВЪ ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ВТОРАГО

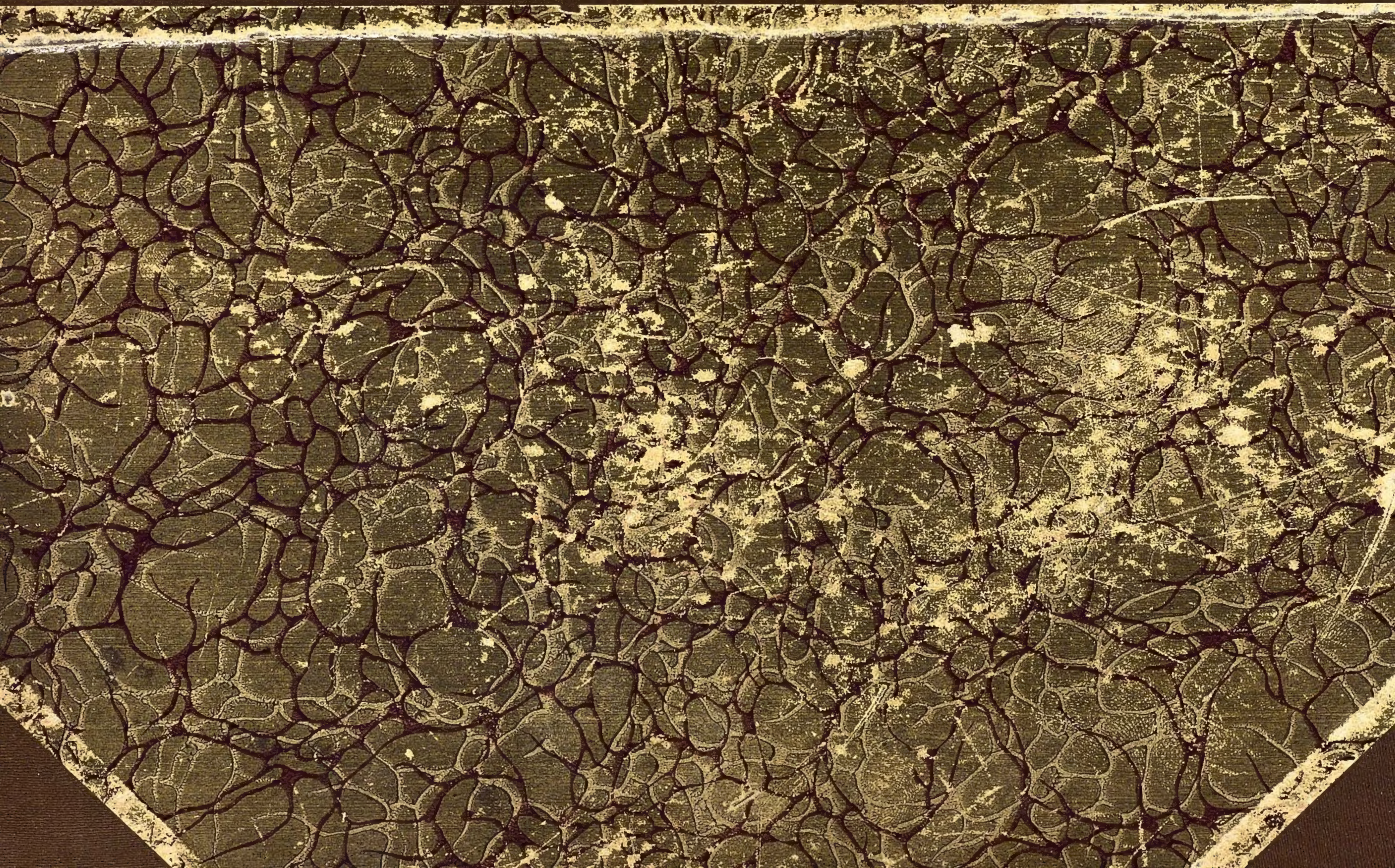
ПО СОСТОЯНІЮ ПУТЕЙ И ПОРТОВЪ 28 ФЕВРАЛЯ 1898 ГОДА.



Примѣчаніе
Шлюзована и канализирована
Въ царствованіе
ИМП. НИКОЛАЯ II.

Верхняя часть р. Шексны въ 1896 г.

Составлена въ Стат. Отдѣлѣ М-ва Путей Сообщенія.

Картогр. изд. А. Ильина С.П.Б.

КОПИРОВАНИЕ